SOCIETE DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES

Comité de Prévention et de Protection au Travail

Procès-verbal de la 100ème séance du 17 janvier 2013

Présents : M. Bioul**, Président.**

MM. Baeck, Baele, Beeckman ; Craeynest, De Baere, Demars, Delbrouc, de Saint-Moulin, Eggerickx, Mme Guillaume, MM. Jacobs, Kodeck, Mme Ledune, M. Pluym**, représentants de la délégation patronale.**

MM. Adham, Adian, Akel, Arrahmouni, Ben Madhkour, Boujida, Carion, Mme De Boeck-Desmedt, Mme De Caboter, El Aydam, Rittweger de Moor, Rummens, Toubarhi, Vanachter, Vandam, Vanden Eynde, Vanderheyden, Verbeke, Wellens**, représentants des organisations syndicales.**

MM. Buslot, Clement, Mme Hastir, Joly, Mlle Juramie, **représentants du SIPPT.**

Excusés : MM. Auquier, Barraka, de Fabribeckers, Delvosal, Dumont, El Nanthi, Maerschalck, Moktar, Neyens, Oulad Amar, Pickman, Roels A., Smekens, Mme Swinnen, MM. Vandenbergh, Mme Van Der Stichele, MM. Vrebos, Zerrouki.

****

Avant d'entamer la réunion, le Président attire l'attention sur le fait qu'on en est aujourd'hui à la 100ème séance du CPPT. La réunion sera suivie d'un drink afin de fêter cette 100ème séance de même qu'à l'occasion de la nouvelle année.

1 - Approbation du procès-verbal de la séance du 15 novembre 2012 et du 13 décembre 2012

Le PV de la séance du 15 novembre 2012 est approuvé.
L'approbation du PV de la séance du 13 décembre 2012 est reportée au mois prochain vu l'envoi tardif aux membres.

2 - Accidents du travail du mois de décembre 2012

Au cours de ce mois, 21 agents blessés ont cessé le travail contre 31 en décembre 2011 et 42 en moyenne mensuelle pour 2011.

Le nombre de journées perdues au cours du mois de décembre 2012 s'élève à **159 jours.**

Le nombre de journées perdues correspondant pour le mois de décembre 2011 était de : **327 jours.**

On constate comparativement au mois de décembre 2011, une diminution de 51%.

Taux de fréquence et taux de gravité simple		
	Tf	**Tg**
Mois de décembre 2012		
Mois de décembre 2011	40,53	0,43

Comparés au mois de décembre 2011, le taux de fréquence est et le taux de gravité simple est

Le taux de fréquence pour l'année 2011 s'élève à 51,49.
La moyenne du taux de fréquence du début d'année à fin décembre 2012 était de .
La moyenne du taux de fréquence du début d'année à fin décembre 2011 était de 50,16.

Le taux de gravité pour l'année 2011 s'élève à 1,02.
La moyenne du taux de gravité du début d'année à fin décembre 2012 était de .
La moyenne du taux de gravité du début d'année à fin décembre 2011 était de 1,04.

Le chef du SIPPT signale qu'il y a eu deux incidents techniques graves (sans blessés) durant le mois de décembre 2012 qu'il y a lieu de communiquer au CPPT :

1 Effondrement du silo à sable à Schaerbeek

Au cours du mois de décembre, le silo à sable du dépôt de Schaerbeek s'est effondré sans conséquences humaines. Une enquête est en cours mais la fatigue des matériaux serait la cause de cet effondrement.
Un membre demande si une vérification des autres silos a été faite.
Le Director Building & Access répond qu'une vérification des silos qui n'ont pas été contrôlés ces deux dernières années sera faite. Il prend l'exemple du silo de Jacques Brel qui a déjà été consolidé et ne doit plus être vérifié.
Un autre membre demande quelle méthode de contrôle/vérification sera utilisée et si elle sera faite par des personnes habilitées.
Le Director Building & Access répond que tous les silos vont être vérifiés mais que la méthode est arbitraire et n'a pas de particularité spécifique. En ce qui concerne les ruptures de l'acier par fatigue, on ne peut constater après les dégâts. La vérification/le contrôle sera fait par des techniciens du bâtiment, en interne, qui ont été formés pour ce genre de travail.

2 Incident avec auto-laveuse à Clémenceau

Un ouvrier de la firme ACS avait positionné sa machine auto-laveuse à câble trop près du bord du quai. Un voyageur a pris le câble avec un buggie dans le véhicule et ce dernier a entraîné l'auto-laveuse sur 75 m tout le long du quai en percutant le miroir de fin de quai. Heureusement, aucun blessé. Suite à une réunion d'un petit groupe de travail en présence d'une représentante de la firme ACS, les mesures conservatoires suivantes ont été prises immédiatement :

1 plus de nettoyage au-delà des clous 'aveugle' tant qu'une solution structurelle n'a pas été trouvée
2 lorsque le nettoyeur doit quitter temporairement sa machine, il doit positionner celle-ci ainsi que le câble éventuel le long du mur pour un quai latéral et au milieu pour un quai central.

D'autres pistes d'amélioration ont été abordées. On attend le rapport du conseiller en prévention de la firme ACS ainsi qu'un plan d'action pour ne plus travailler avec des auto-laveuses à câble pendant la durée d'exploitation.

Un membre signale que le travail à deux serait la proposition la plus efficace. Selon le membre, la STIB est la seule responsable et non le sous-traitant : les contraintes sont trop grandes. Il estime qu'il faudrait un local de stockage sur chaque quai et une auto laveuse par station. La manutention dans les escaliers constitue un risque supplémentaire.

Le chef du SIPPT signale que la STIB établira le plan d'action avec le sous-traitant et prend note des suggestions des membres.

Un membre sait qu'il y a la bonne volonté d'établir des plans d'action mais il estime qu'il faudrait y mettre des délais et tenir le CPPT au courant par la suite.

Le Président répond que des mesures conservatoires immédiates ont été prises pour la sécurité des travailleurs et des clients. Il faut maintenant laisser le temps de développer un plan d'action plus structurel avec des responsables et des délais.

Un membre estime qu'il faut mieux encadrer la sécurité et le bien-être des sous-traitants en évitant les sous-traitances en cascade ou le travail en noir pour ce type de firmes. Un membre explique que les personnes de ces firmes sont mal payées à cause des contraintes financières du contrat et que la STIB a une responsabilité morale vis-à-vis de ses sous-traitants.

Le Président répond qu'il y a 2-3 ans, un nouvel appel d'offres a été lancé en insistant sur les aspects qualité et sécurité. Pour cette raison et aussi car le nombre d'installations/équipements à nettoyer a augmenter, le coût a explosé pour atteindre 4 Moi d'euros. De plus, les clients ont la perception que le nettoyage est bien effectué.

Un conseiller en prévention du SIPPT passe ensuite à l'examen détaillé et commenté (en termes de circonstance, cause, mesures de prévention éventuellement prises, ...) de divers accidents du travail du mois de décembre 2012.

Suite à la lecture des AT, plusieurs interventions ont lieu :

➢Plan neige sur le réseau

Un membre fait référence à deux AT avec chute suite au verglas au niveau des sorties des stations. Il explique qu'il n'y a pas eu de mesures préventives et que le sel a été mis en fin de soirée. Qui est responsable, la STIB ou la région, pour le dédommagement ? Cela glissait partout et la STIB n'a pris aucune précaution ou mesure préalable.

Un autre membre explique que les sites propres n'ont pas été déneigés par la Région.

Le Président répond qu'en ce qui concerne les chutes de clients, c'est le contentieux qui traite cela et on

se renseignera sur la procédure. Pour les collaborateurs de la STIB, les dossiers de chute sont traités par Ethias comme accident de travail.
En ce qui concerne le déneigement par les camions de sel, le VP de la BU Bus répond que les camions n'ont pas pu sortir durant la nuit à cause de la « tempête de neige ». Ils ont donc dus passer dans un second temps et il a fallu le temps que le sel fasse son effet.
Le Président explique que les phénomènes de condensation et le gel rendent les surfaces glissantes mais qu'en ce qui concerne le plan neige interne, tout s'est bien passé avec des Ordres de Service. Le VP de la BU Métro confirme que, dès le dimanche soir, les équipes étaient prêtes. Le lundi, il n'y a eu aucun souci et le mardi, dès 9 h 35, le dernier accès de la dernière station était dégagé.
Le Président profite de cette occasion pour remercier le personnel de la STIB qui est fidèle au poste malgré ce temps et l'éloignement parfois important de leur domicile. C'est le moment pour montrer aux clients que nous sommes l'alternative de transport en cas de conditions météorologiques difficiles.

➢Déneigement sur le site de Haren
Un membre signale que le parking de Haren n'a pas été déneigé avant 09h30 et donc on s'est retrouvé dans une boue – il aurait préféré un salage la veille. D'autre part, il confirme qu'il y avait bien 100 personnes le matin à Haren – le sac de sel de l'année passée était toujours au même endroit. Bref, le plan neige et la publicité dans les médias est une chose mais la réalité est un peu différente.
Le médecin du travail signale que pour sa part il a constaté que les voies carrossables étaient impeccablement déneigées vers 7 h 15, fort différent de l'année passée. (L26)
Le membre répond que c'était peut-être le cas mais pas au niveau de l'accès exploitation.

➢Sol glissant dans les hangars de Haren
Un membre demande combien d'AT encore avant de prendre des mesures ?
Le VP de la BUB répond que des actions ont été prises suite à la problématique des glissades. Une deuxième machine de nettoyage a été commandée et sera livrée au cours du premier trimestre (pour autant que le fournisseur respecte les délais)

➢Sol glissant/choix des dalles dans les stations
Un membre demande qui est responsable du choix des dalles dans les stations ou de l'entretien des sols existants car c'est un vrai casse-pipe ? (Porte de Namur, Gare de l'Ouest)
Des renseignements seront pris sur ce sujet.

➢Dysfonctionnements Phoenix
Un membre explique qu'il y a eu beaucoup de dysfonctionnements Phoenix et que les collaborateurs ont été laissés pour compte ainsi sur le réseau.
Le VP de la BU Bus répond ne pas être au courant car pour lui les collaborateurs ont été prévenus. Si ce n'est pas le cas, il demande des cas précis – s'ils n'ont pas été prévenus, il espère que des rapports d'avaries ont été rédigés.

➢ Agression d'un collaborateur lors d'un contrôle de titres de transport à Yser
Un membre signale que tous les mois, de tels cas sont signalés mais cela ne change rien. Côté préventif, que fait-on ou que va-t-on faire ? Avant, une partie contrôlait et une partie surveillait les alentours – aujourd'hui, tout le monde contrôle. Les collaborateurs ont peur, du stress,… : il a l'impression que les RH ne sont pas sensibles à ces risques. Si cela continue, tous les collaborateurs vont se diriger vers le SEPPT et ses conseillers en prévention en matière

psychosociale. Il faudra bien intervenir et que chacun prenne ses responsabilités. Où en sommes-nous avec l'analyse de risque ?
Le Président répond que chacun a toujours pris, prend et prendra ses responsabilités.
Un autre membre estime que cette réponse n'est pas constructive et qu'il est temps de prendre des mesures structurelles. Le membre estime qu'il s'agit d'un manque de respect et demande une réponse à sa question : que va-t-on faire pour diminuer les statistiques et éviter une nouvelle lecture d'une agression physique sur agent de contrôle le mois prochain ?
Le Président répond que chaque cas est un cas de trop mais que le risque 0 n'existe pas. C'est l'espoir de tous mais il y aura toujours des accidents.
Le membre signale que point de vue psychologique, des pistes existent et on pourrait les étudier/appliquer.
Le Président répond que des initiatives sont prises pour éviter l'escalade verbale et il ne faut pas dire que l'on ne fait rien en la matière. En ce qui concerne le processus de certification de qualité, l'auditeur externe a même reconnu le grand professionnalisme des agents pour éviter que cela ne dégénère.
Un membre signale que le Président déforme les questions de son collègue et que les mesures prises suite à l'analyse de risques ARISTA ne sont pas communiquées et donc la STIB ne respecte pas la Loi. En ce qui concerne la responsabilité des membres de la Direction, il attend que ce soient eux qui interviennent pour dire les mesures décidées suite à tel ou tel accident : il demande de la proactivité.
Le Président tient à corriger la phrase du membre : les mesures prises suite à l'analyse ARISTA n'ont pas encore été communiquées au CPPT.

➢ Choc émotif
Les conducteurs de métro se retrouvent dans un état de stress aigu lors d'un suicide ou d'une tentative de suicide. Le membre se demande si Ethias accepte maintenant les chocs émotifs ?
Le VP de la BU Métro répond que c'est une impression et qu'il existe une collaboration saine entre la STIB et son assureur-loi.

➢ Statistique et accident non communiqué
Un membre se réjouit de la diminution des statistiques d'accidents de travail mais fait état d'un accident le 31/12 à 18 h 57 sur la L19 (Panthéon), non abordé en ce jour.
Un conseiller en prévention répond que l'accident n'a probablement pas encore été totalement enregistré dans le système. (31/12 est très proche)

3. Réalisations effectuées dans le cadre de la sécurité, l'hygiène et l'embellissement des lieux de travail et suites données à des interventions faites en Comité

Mois de décembre 2012.

A1. SECURITE GENERALE

- Vérification périodique de l'outillage.
- Retraçage des lignes de sécurité.
- Remplacement des vitres cassées.
- Contrôle périodique des engins de levage.

Complexe Haren

- Abords : actions neige et verglas sur les trottoirs et escaliers (travaux journaliers).

Complexe Delta

- Garage : réparation de 6 butoirs de recul arrachés.
- Garage : sécurisation du mur accidenté par un autobus, étaiement par l'AED.
- Contrôle des potelets, cordes et garde-corps.
- Abords : contrôle des passerelles de la voie d'essais +peigne.
- Déneigement.

Demets

- Déneigement de la rampe d'accès véhicules au niveau – 1.
- Niveau – 1 Security : pose de barrières de sécurité et pose d'un coffre-fort.

Dépôt de Schaerbeek

- Entrée du dépôt : dégagement du silo de sable accidenté.

A2. SECURITE INCENDIE

Général

- Essais des sirènes d'évacuation.
- Entretien et essai de l'éclairage de secours.
- Entretien et essai de la détection incendie.

Site Jacques Brel

- Validation des badges pour les équipes EPI des zones bus et métro du site.

B. HYGIENE

Général

- Nettoyage des filtres et contrôles périodiques.

Complexe Delta et Haren, site Jacques Brel

- Contrôle des eaux usées avec Vivaqua.

C. EMBELLISSEMENT ET AMENAGEMENT DES LIEUX DE TRAVAIL

C1. EMBELLISSEMENT

Complexe Delta

- Local A-110 : rafraîchissement du local infirmerie (mise en peinture).

C2. AMENAGEMENT

Site Jacques Brel

- MH voie 1 : dédoublement des commandes pour l'aspiration des poussières des coffres des voitures métro.
- BV-1 : remplacement de la pompe de distribution d'eau de pluie pour le car-wash bus.

4. Activités du Service Interne pour la Prévention et la Protection au Travail.

Mois de décembre 2012.

Un membre est d'avis que cette façon de travailler est nulle : il serait mieux de recevoir les documents plus tôt afin d'éviter une lecture exhaustive en séance et de longs débats.
Le Président répond qu'à la demande des organisations syndicales, il a proposé de fournir la liste des accidents et des activités en début de séance. Le SIPPT a expliqué à plusieurs reprises que l'on ne peut pas faire plus rapidement si les membres désirent des documents complets.

1. Suivi des rapports de contrôles périodiques
2. Suivi des déclarations d'accidents du travail
   A une question, le chef du SIPPT répond que le suivi des AT est bien plus qu'une accumulation de statistiques mais un suivi, la coordination des analyses, le traitement administratif, les statistiques,… et que cela représente au moins 30% d'un ETP.
3. Contrôles périodiques du matériel de levage, échelles, … : analyse de la législation en ce qui concerne les contrôles périodiques et les examens pour la mise en service et l'information aux (S)POC's
   A la question d'un membre de la raison de la non-information du CPPT du changement de SECT et qui est SGS, il est répondu qu'après un cahier ce charges, SGS remplace AIB Vinçotte depuis plus d'un an. La raison de la non-information du CPPT n'est pas connue.
   Le CPr répond que depuis 1,5 ans, le contrat a été renouvelé avec SGS.
4. Royal Atrium : accompagnement et assistance d'un technicien de Vinçotte pour les mesures de qualité de l'air
5. Participation à un test de protection des câbles électriques en cas de feu
6. Participation à un exercice d'évacuation du complexe Demets et Haren Biplan
7. Réalisation de mesures d'éclairement à Demets -4
8. Coordination du plan annuel d'action 2013.
9. Discussion avec les collègues conseillers en prévention au sujet du projet MCH
10. Enquête sur les causes de l'incendie dans le local ACS à la station Midi
    A la question d'un membre, le CPr signale qu'il ne s'agit pas d'un incident d'origine technique mais bien d'une origine externe. Lors de cet incident, la porte de ce local n'était pas fermée à clef et on a vu une personne inconnue sortir du local.
11. Mise à disposition d'un nouveau défibrillateur (AED) au complexe de Haren

Formations diverses

12. Participation à la formation « La sensibilisation de la ligne hiérarchique en matière de responsabilité pour les aspects de sécurité et santé au travail ».
    A la question d'un membre, le chef du SIPPT signale avoir participé à la formation « à blanc » Il insiste pour que les SVP/VP etc… participent ou incitent les membres de la ligne hiérarchique sous leur autorité à cette formation qui ne peut être que bénéfique pour tout le monde.
13. Participation à une formation technique de deux jours sur les EPI (lunettes, chaussures, protection de l'ouïe, etc…)
14. Formation donnée concernant les équipements de protection individuelle pour le personnel de la signalétique
15. Participation à une formation sur les analyses de risques Safety

Participation à diverses réunions

16. Actualisation du tableau de suivi des thèmes BPI
17. Organisation et participation à une réunion du groupe de travail ROI CPPT
18. Réunion CPS
19. Réunion syndicale Atelier MV&O
20. Réunion et entretien avec le bureau d'architectes pour le projet Marconi
    A la question d'un membre sur son inquiétude d'un projet PPP, le CPr précise qu'il s'agit de réunions entre B&A et le bureau d'architectes auxquelles le SIPPT participe en donnant un avis en matière de prévention, sécurité et sécurité incendie
21. Réunion Comité Masse
    Un membre demande d'accélérer le processus de livraison des pantalons d'hiver.
    Le SIPPT signale juste que son activité signalée concerne juste sa participation aux réunions. Le Président a bien noté le point et le renvoie vers le prochain Comité Masse.
22. Organisation et animation de la réunion annuelle des secouristes du Royal Atrium
23. Réunion AIM (Analyse Incidents Métro)
24. Réunion d'urgence suite à l'incident d'une autolaveuse sur le réseau métro (station Clemenceau)
25. Réunion au sujet de la mise en place des Toolbox Meeting de Transport Systems
26. Réunion au sujet de la mise en place des REX (retours d'expérience – compléments aux Toolbox Meeting)
27. Sesame : réunions de chantier, analyse des plans d'installation et visites sur place (problèmes d'implantation)
    A la question d'un membre, le CPr répond que le SIPPT participe aux réunions au cours desquelles les projets des plans d'implantation sont discutés et le SIPPT donne son avis.
28. Schuman-Beliris : réunions de chantier, analyse de plans et visites sur place
    A la question d'un membre sur l'avancement de ce chantier et sa fin probable en 2060, Un conseiller en prévention participe aux réunions au cours desquelles l'évolution du projet est discutée et le SIPPT donne son avis.
29. Arts-Loi : rénovation de la station : réunions de chantier et de coordination sécurité, analyse des PGSS (plan général de sécurité et de santé) version 8 et visite sur place
30. Rogier : rénovation de la station : réunions de chantiers, analyse de plans et suivi de l'aménagement des KIOSK-BOOTIK
    Un membre signale avoir reçu un mail d'un collègue signalant le risque d'accident dans le vestiaire 234, le plafond a été sécurisé avec des armoires.
    Le CPr répond que le SIPPT n'a pas été contacté sur le sujet jusqu'ici et demande de lui fournir les renseignements afin que l'on puisse investiguer.
31. Botanique : CSC création d'accès pour PMR : réunions de chantier et avis sur les barrières de chantier.
32. Réunion en vue de l'achat d'une machine de découpe plasma pour l'Usine Centrale
33. Réunion avec le consultant 5S et analyse de risque à Belgrade
    Un membre demande pourquoi avoir fait appel à un consultant et les résultats des analyses de risques.
    A la question d'un membre pourquoi avoir pris un consultant pour cette tâche, le VP BUM répond qu'il a fallu se faire accompagner dans cette approche intégrée par un consultant ayant démontré une expertise reconnue dans ce domaine très particulier. Cette méthode 5S est une méthode à l'avantage de tous..
    Les analyses de risque sont d'un autre point : il s'agit d'un autre consultant qui réalise une analyse de risque des machines en vue du déménagement futur vers MCH : certaines

machines seront abandonnées et d'autres seront adaptées en vue du déménagement en fonction du coût nécessaire.

34. Réunion de feedback à la loge de garde Haren concernant une alarme gaz au centre de formation.
    A la question d'un membre, le CPr explique qu'heureusement il ne s'agissait pas d'une fuite de gaz réelle mais d'une fausse indication au niveau du tableau de détection.
35. Réunion du groupe de travail « désincarcération tram - services de secours – centre de connaissances – Ministère des Affaires intérieures
36. Réunion au sujet de la gestion des déchets dans les stations
37. Réunion pour l'organisation du repas de la nuit de la Saint-Sylvestre pour les plus démunis à la station Botanique (entrée Tour des Finances)

Visites diverses

38. Visite à l'atelier de Cureghem en rapport avec les thèmes « hygiène atmosphérique et ambiance thermique »
39. Visite à Cureghem en rapport avec les travaux prévus pour la façade arrière
40. Visite de 3 écoles techniques partenaires pour la préparation d'un exposé sur la sécurité en entreprise (futurs stagiaires/embauche STIB).-prévu dans le courant de janvier 2013
41. Arrière-station Erasme : visite sur place suite à une plainte concernant l'état de la passerelle (changement de poste de conduite)
    Suite à une question d'un membre, le CPr explique que le SIPPT s'est rendu sur place et a constaté qu'il n'y avait pas d'anomalie. (la passerelle est correcte et des procédures existent pour la maintenir en bon état d'utilisation.)
42. Madou: visite sur place suite à une demande des pompiers concernant l'armoire-pompier
    Un membre demande s'il s'agit des mêmes armoires qui sont mises hors service par temps hivernal.
    Le CPr explique que l'on parle de différents points à ne pas confondre : l'armoire-pompiers dont on parle est une armoire qui contient la commande d'équipement de sécurité incendie de la station. Ce ne sont pas les armoires avec les extincteurs ou les hydrants en station. Toutes ces armoires ne sont jamais mises hors service.
    En ce qui concerne la mise hors service temporaire de certains équipements de lutte contre l'incendie (remises de Haren, par exemple), il s'agit de conduites ou d'hydrants se trouvant sur nos sites et qui sont vidées pour éviter le gel de l'eau contenue.
43. Roodebeek : visite sur place suite à un accident du travail d'un agent de zone (plinthe en pierre bleue tombée sur son pied)
44. Visite sur place pour une nouvelle sous-station (Wauters) à la station Stuyvenbergh
45. Visite du nouveau site STIB « Appolinaris »
    A la question d'un membre, le CPr répond que le SIPPT a été invité pour participer à une visite de reconnaissance et d'identification des travaux à effectuer sur ce nouveau site.

Avis divers

46. Avis et validation du flow chart pour les Toolbox Meeting
    A la question d'un membre, le CPr répond que le but d'un toolbox-meeting est de rappeler les consignes sur un thème de sécurité en 10/15'. Le SIPPT valide les documents.
47. Avis donné concernant des plans pour le BE à Jacques Brel
48. Avis donné concernant une issue de secours à Demets -2
49. Avis sur le plan relatif à l'aménagement du labo au centre de formation TS-Infra à Demets

Analyse de plans

50. Analyse des plans pour le projet MCH et visite du site de Haren avec le coordinateur de sécurité du projet
    A la question d'un membre, le CPr répond que le travail du SIPPT concernant ce projet est de donner l'avis sur les plans globaux proposés.
51. Analyse de la fiche Event pour le concert de Noël à la station De Brouckère
52. Analyse du plan relatif à la création d'un fall-back dispatching au Royal Atrium niveau +7

Mises en service

53. Mise en service du camion-échelle 403
54. Jacques Brel Métro : visite dans le cadre de la mise en service de la nouvelle passerelle/plateforme pour le changement de poste de conduite dans le tunnel Graindor

INTERVENTIONS MISES A L'ORDRE DU JOUR PAR LES ORGANISATIONS SYNDICALES

FINANCE & SERVICES

PURCHASING & LOGISTICS

➢ **Bien-être au travail: le magasin de la Masse d'Habillement, quai Demets, a +/- 60 listes de retard et ce depuis plusieurs mois. Le personnel demande de l'aide (ex. postes de reclassement, intérimaires ou autres).**
Idem pour le Magasin Central (retard de 60 à 80 listes).
Le Director Purchasing & Logistics est bien conscient du problème mais répond que la situation s'est déjà fortement améliorée :
☛ pour la Masse, il y a un inapte temporaire pour aider et on a libéré une place pour un inapte définitif mais la sélection doit encore se faire dans les semaines à venir ;
☛ pour le magasin central, idem, une offre d'emploi a été publié dans Flashjob et donc un poste est ouvert.
Un membre demande la signification du terme 'picking list'.
Le Director Purchasing & Logistics lui répond qu'il s'agit d'une liste reprenant les articles d'une commande.
Un autre membre rappelle le problème de livraison tardive des uniformes : on est passé de 2 fois par an à une fois par mois mais plusieurs agents se retrouvent sans uniforme sur le réseau. Il demande qu'il n'y ait pas de sanctions dans ce domaine tant que le problème n'est pas réglé..

SALES, MARKETING & NETWORK

➢ **Visite médicale annuelle de l'agent, les horaires de visite ne sont pas adaptés pour le respect des planchettes. Trop peu de temps, nous demandons la liste de tous les services SMT et un débat.**
Le chef du SIPPT refait l'historique en ce qui concerne l'organisation au niveau du SMT : à la Toison d'Or, il n'y avait pas d'horaires et on travaillait par demi-journée. Parfois des travailleurs attendaient une demi-journée pour être vu car tout le monde venait à la première heure. Lors du déménagement, on a profité de l'occasion pour mettre en place un système d'horaires avec des plages horaires par type de département et en fonction des lieux de travail : la DOT de l'époque, le recrutement,…. nous donnent leur préférence et nous adaptons le modèle. Mais ce sont les lieux de travail qui doivent inscrire et envoyer les collaborateurs aux heures convenue.
En ce qui concerne le temps libéré, il est compté une heure de passage au SMT ainsi que le temps de déplacement (X 2 car aller-retour) fixé de commun accord dans des conventions. Quelle que soit la raison, l'expérience montre que les collaborateurs ne sont pas toujours présents à l'heure convenue et une réaction en chaîne peut aller se produire surtout en fin de matinée. L'heure au SMT comprend l'attente, le passage éventuel chez l'infirmière et le passage chez le médecin estimé en moyenne à 20 minutes par collaborateur.
Plusieurs membres souhaiteraient que les planchettes soient adaptées en fonction du passage au SMT et ce n'est pas toujours le cas : en cas de tendance tôt ou tard, le break est compris dans ce temps SMT. On demande de placer le service SMT en fin de service.
Un membre est d'avis que 20' minutes par collaborateur, c'est beaucoup trop peu : il faut laisser le

temps de discuter avec le médecin et cette visite ne doit pas engendrer une source de stress supplémentaire pour l'agent.
La SVP Sales, Marketing & Network signale que les temps de visite ont été revus depuis le déménagement en 2009 comme l'a bien expliqué le chef du SIPPT. Elle estime que de manière générale on a prévu plus que le temps nécessaire et qu'il faut respecter les horaires prévus.
Vu ce qu'il entend, le Président intervient en disant que la situation a été actualisée et que, à présent, chacun de son côté, chaque maillon de la chaîne, doit respecter les accords.
Un membre évoque les visites spontanées et se pose la question quant à l'augmentation de ce type de visites vu la hausse du personnel. De plus, ces visites à l'imprévu viennent s'ajouter aux visites déjà prévues dans l'agenda.
Le médecin du travail répond que pour les visites spontanées, il faut prendre rendez-vous préalablement pour une bonne organisation car celles-ci sont généralement un peu plus longues. Cela se passe bien et c'est bien une cause d'augmentation de charge de travail mais pas de perturbation des horaires car des plages sont réservées pour ce type de consultations.
Néanmoins, il propose de rediscuter de l'organisation des visites avec l'infirmière dans deux sens :

- éviter « les embouteillages » de fin de matinée ;
- placer les visites spontanées ou de reprise à d'autres moments vu que ces visites sont généralement plus longues et ne nécessitent pas le passage chez l'infirmière.

Un membre signale que tout cela ne répond pas à la question d'avoir des planchettes avec le service SMT en fin de service. Il est demandé d'annexer les planchettes (avec service SMT) au présent PV.
Le médecin du travail répond que cela existe déjà. Le VP de la BU Tram estime qu'il y a lieu de regarder les spécificités de chaque planchette (au cas par cas) et ne pas conclure d'une manière globale/générale sur le sujet.
Le Président conclut le débat en disant qu'il existe donc encore des pistes d'amélioration au niveau des propositions faites par le médecin du travail et éventuellement de certaines planchettes spécifiques.
Un membre se demande s'il y a assez de médecins pour le nombre de prestations à effectuer et si les visites spontanées sur rendez-vous ne réduisent pas le temps destiné pour les visites annuelles.

OPERATIONS

SECURITY

➢ **Nous demandons de remédier à la souffrance relationnelle au travail que vit le personnel du département « Security » au quotidien, et ce, tant pour le personnel employé qu'ouvrier.**
La hiérarchie met tout en œuvre, dans son travail de proximité, au quotidien, afin de lutter contre les troubles relationnels au sein du département. De plus, un appel d'offre est en cours, afin de désigner un spécialiste dans ce type de problématique qui viendra épauler la hiérarchie dans cette tâche.
Un membre se dit être étonné qu'on va engager un psychologue vu que l'analyse n'est pas terminée.
Le Director Security répond qu'il ne faut pas tout confondre : on ne parle ici ni de l'analyse d'ARISTA, ni de l'analyse de risques coordonnée par le chef du SIPPT dont les résultats sont attendus pour fin février. Il s'agit ici de faire appel à des experts externes aux services de prévention.
Un membre est interpellé par le fait qu'il n'y a pas eu de recommandations collectives d'Arista et/ou que le Président a manqué à sa tâche en ne présentant pas les résultats au CPPT.

Le Président répond que ces points n'ont en effet pas encore été présentés. Comme tout le monde le sait, il s'agit d'une problématique complexe dans laquelle chacun doit gérer la problématique avec la prudence qui s'impose.

Un membre demande ce que la Direction compte faire car il y a vraiment une souffrance relationnelle importante. Si on ne fait rien, les collaborateurs vont finir par se battre entre eux ou se pendre.

D'autres membres dénoncent ce qu'ils entendent : Arista se serait exprimé sur la suppression du 5/7 alors que ce n'est pas son rôle, une proposition de licenciement d'un délégué, recommandations d'Arista non communiquées, différence de traitement entre employé/ouvrier,… Dans certaines directions, il y a la volonté de dialoguer et de chercher des solutions, ce n'est pas le cas chez Security.

Le Président répond qu'il est bien conscient du problème et qu'on y travaille. Il a reconnu que les recommandations collectives d'ARISTA n'avaient pas encore été communiquées au CPPT.

Chacun doit assumer les responsabilités de ses actes.

Le Président en conclut que le problème relève plus de l'organisation du travail que d'autres choses et le point doit donc être traité en Conseil d'Entreprise..

- **Nous demandons de sécuriser le site au 101, rue du biplan en attendant le déménagement suite à la tentative d'agression avec arme sur un collègue.**
- **Qu'en est-il du déménagement du service Security ? On parle de l'ancienne imprimerie. Quid de la superficie de ce local, idem pour le vestiaire et le parking.**

Cela est prévu. Trois caméras seront installées.

Pour le plus long terme, on cherche avec les Infra's, un site « fermé ».

Un membre se demande en quoi les caméras vont empêcher les gens d'y rentrer ? Aujourd'hui, Haren, Brel,… disposent d'une loge de garde/d'un accès sécurisé mais pas le Biplan où il s'agit d'un site avec des travailleurs particuliers et où il y a eu un incident très grave qui aurait pu se terminer par un meurtre si l'arme de l'auteur ne s'était pas enrayée. Le membre demande au moins le placement d'une barrière et cette demande n'est pas récente. Des arisons de coût avaient été évoquées.

Le Director Security répond qu'il n'y a pas que le coût : les Infrastructures sportives doivent rester accessibles en dehors des heures de bureau.

Le membre signale que l'on pourrait au moins essayer de se mettre à la place des victimes de l'incident – qu'est-ce qui empêche la répétition aujourd'hui du même incident : ce langage ne tient plus, les collaborateurs transpirent, sont angoissés quand ils viennent sur le site. En ce qui concerne l'accès au complexe sportif, il y a certainement d'autres solutions comme l'accès via l'autre entrée, côté centre de formation.

Un membre signale que ce problème a déjà été évoqué lors des dernières visites de la délégation restreinte. Un autre membre suggère la présence de gardes privés comme solution temporaire.

Le Director Security répète qu'une solution est recherchée avec les Infra's et qu'en attendant, on place les caméras.

BU BUB

- **Le forfait d'1h30 (lié au dépistage de la tuberculose) a été versé dans les compte-temps des agents. C'est contraire à ce qui a été convenu en séance du 18/10/2012, prévoyant la mise de cette compensation dans le pot d'heure des agents.**

L'1h1/2 a été versée conformément à ce qui avait été décidé soit dans le pot d'heure 0074. Ceci a été fait

fin décembre par la gestion des temps selon le tableau envoyé par le Fares.

➢ **Le site propre avenue Fonsny vers la rue Couverte n'est pas pourvu d'éclairage. On demande d'améliorer la visibilité**

L'éclairage à hauteur de l'arrêt "Suède" direction Midi a été réparé. L'intensité de l'éclairage direction Wielemans a été renforcée. Dans les deux directions, de l'éclairage a été ajouté à hauteur de chaque passage piéton.

Un membre demande une date et demande de se rendre sur place pour se rendre compte ainsi que la problématique des barrières.

➢ **BUB : d'où l'utilité d'avoir des motards sur le réseau car ils sont confrontés à une circulation dense à Bruxelles Est-il utile de les envoyer en code 3 en cas d'accident, tenant compte des risques imminents ?**

Vu la difficulté de se déplacer à Bruxelles, les motos nous permettent une plus grande souplesse et flexibilité dans la gestion des incidents. Les instructions données aux dispatchers sont d'envoyer les motards en code 2 maximum. Un rappel de ces instructions a été fait.

➢ **Terminus H Militaire (L53-47), nous demandons un débat sur le réaménagement.**

Les travaux à ce terminus sont terminés et les marquages au sol ont été demandés à la ville de Bruxelles. Reste le placement des deux abris, ce qui est suivi de près.

Plusieurs membres signalent qu'il y a beaucoup de soucis à cet endroit : stationnement et le bus qui doit se placer à côté, embouteillage à cet endroit étroit (4 bus en heures de pointe), bus bloqués en cas de break,…. Un membre demande de convenir que les bus puissent stationner sur les nouveaux emplacements rouges.

Le VP de la BU Bus attend l'accord de la Région pour pouvoir stationner sur ces emplacements. Il reconnait que c'est un problème complexe, que nous sommes à la recherche de solutions mais que nous sommes qu'un des partenaires.

Un membre se pose la question à savoir si la Région ou les autres instances publiques ont des délais légaux pour répondre à une demande concernant l'aménagement des voiries.

Un autre membre se pose la question si la personne qui a conçu les plans est bien allé voir sur place car prévoir 10 m d'arrêt à cet endroit est complètement irréaliste.

Le Président répond que la STIB est associé dans un processus en tant que partenaire et il faut trouver une solution qui satisfait le plus grand nombre.

Le Director Buildings & Access va se renseigner sur le délai légal imposé par la réglementation pour une réponse : s'il en existe un, il sera inséré dans le PV.

➢ **Terminus L 84 à Beekkant : manque d'éclairage.**

L'inspecteur réseau du District de Brel s'est rendu au terminus de la ligne 84 Beekkant et il a constaté que l'éclairage public (faible) ne couvre pas la zone située à droite de nos bus donc dans la partie trottoir et embarquement que l'on peut qualifier de parvis. Ce point sera mis sur l'agenda de la prochaine réunion ARS.

➢ **On signale que l'état des bus de Delta est déplorable (ex. phares, clignotants, etc …). On demande d'y remédier.**

Ce week-end les véhicules à Delta seront encore examinés sur ces points et réparés.

Un pitstop est également prévu le mercredi 16/01/2012 pendant lequel le contrôle sera encore fait.

Le feedback du pitstop le 05/12/2012 à Delta a démontré qu'on avait 8 véhicules pour lesquels une lampe était cassée sur 160 véhicules. Ils ont été réparés le lendemain.
Pendant ces pitstops les chauffeurs étaient très contents des actions sur le SB250 en ce qui concerne l'éclairage intérieur sur le tableau de bord.
Un membre demande s'il a bien compris que cela veut donc dire que dorénavant, tout ce qui n'est pas conforme reste au dépôt. Il demande s'il n'y a pas d'objection à ce qu'un responsable MR et un délégué du syndicat fasse un tour le matin afin de s'assurer que tout soit en ordre ? Ou encore que les syndicats organisent eux-mêmes un contrôle à la sortie ?
Le membre informe du fait qu'on laisse sortir des bus, même s'il n'y a pas de chauffage ou de clignotants. Les petits nouveaux ayant peur de perdre leur boulot et n'osent pas faire autrement ou réclamer.
Le VP de la BU Bus demande à ce qu'on lui fournisse le nom du brigadier pour le problème dénoncé.
Un membre signale que tant qu'il y aura un manque de personnel dans les garages, on ne pourra pas assurer une sortie des bus totalement conformes. Le plan Storck-Esci prévoyait une diminution de 1 %/an.
Le VP de la BU Bus répond qu'on a remédié à la situation par l'organisation de job day, les engagements et les formations.
Un membre signale que les fosses sont déplorables et que, les bus roulant depuis plus de 20 ans, il est normal que les problèmes de chauffage existent.
Le VP de la BU Bus reconnait que la capacité de chauffage est plus faible sur les anciens bus vu l'ancienne technologie, il faut donc les mettre en route à temps.
Les Pitstops sont programmés plusieurs fois par années (4 personnes sont informées). Le VP BUB informe qu'il se rend lui-même aussi sur place à l'improviste et recommande une bonne communication entre les MR et les chauffeurs. Il n'est pas du rôle des syndicats d'organiser les contrôles eux-mêmes.

➢ **On n'accepte plus le placement du break en fin de service, on souhaite que celui-ci soit placé au milieu de service comme promis à maintes reprises.**
Nous sommes d'accord sur le point que le positionnement actuel du break n'est pas idéal pour certains services. Il y a bien une volonté de la direction Bus et Tram d'aider à améliorer ceci mais comme déjà proposé lors de la séance du mois d'août 2012, il ne faut pas revoir/négocier une seule règle mais trouver un compromis sur toutes les règles d'habillage.
Le Director Movement BUB suggère de débattre de tous ces problèmes lors des réunions locales.
Un membre accuse la Direction de chantage alors qu'on parle de bien-être des travailleurs.

➢ **La CSC demande la fiche technique des nouveaux sièges bus, recommandations ergonomiques du fabricant, modalités d'entretien, …**
Voir document en annexe : mode d'emploi
Fin du mois il y a des formations dispensées par le fournisseur USSC, pour les techniciens et PMP :
Formations exploitation :
22/01/13 : Delta (explication par le constructeur)
23/01/13 : Delta (explication par le constructeur)
24/01/13 : J. Brel (explication par le constructeur)
25/01/13 : Haren (explication par le constructeur)
Formations techniciens :
21/01/13 : Haren 5 et Haren 1
22/01/13 : Delta
23/01/13 : J. Brel

BU TRAM

➢ **L7 direction Heysel : on demande deux phases de feux STIB à Longchamps comme auparavant.**
Les trams influencent ce carrefour grâce au MS12 ; ils obtiennent dans certaines circonstances un allongement de la phase. Une détection au sol existe juste après l'arrêt vers Bascule au cas où le tram n'a pas été pris en compte par le MS12. Une vérification de cette détection a été demandée au gestionnaire.
Un membre signale un problème au niveau du site propre avenue des Cerisiers (L29), on risque des accidents. Il demande d'aller voir sur place et d'y installer un deuxième feu STIB.

➢ **Accident au mode tram, nous demandons la liste des accidents impliquant des piétons et la localisation de ces accidents sur les 5 dernières années.**
Les données existent pour 2011 et 2012 ; pour les années antérieures, ces données sont éparses et pour être exploitées, demandent un travail important.
Les données de 2011 et 2012 des accidents avec piétons à l'extérieur des trams, y compris les chutes et les entrainements ont été mises sur carte (voir en annexe).
Le VP de la BU Tram y ajoute que l'exposé plan sécurité tram sera mis à l'agenda de mars 2013.

BU TRAM & BU BUS

➢ **Harmony: après un an de TEST. Débat sur l'ensemble des améliorations nécessaires et des mesures envisagées par les BU par rapport au bien-être des agents, et à une meilleure articulation vie privée-vie professionnelle.**
Ce point sera abordé lors de la réunion entre BUB, BUT et les organisations syndicales. La prochaine réunion est prévue le 17 janvier 2013.
Un membre signale que la première année de test s'est terminée, il y a eu un référendum dans les dépôts et les résultats sont décevants : 20/30 % seulement des agents sont satisfaits, 50 % sont d'accord de poursuivre le test en vue d'amélioration et 30 % veulent arrêter et revenir à l'ancien système. Des revendications sont sur la table et il est temps de savoir de la part de la Direction ce qu'il est imaginable de faire pour augmenter le taux de satisfaction des agents ?
Le VP de la BU Tram ne veut pas éluder la question mais si un groupe de travail a été formé, c'est justement pour parler de cela et de voir quelle suite donner aux revendications.
Le membre signale que 600 agents hors roulement ne connaissent pas leur horaire pour le lendemain, ces agents ne savent pas continuer ainsi. Que dirait l'inspection sociale de cela ?
Le VP de la BU Tram répond que l'on en discutera dans la réunion Harmony prévue dans l'après-midi.
Un membre estime qu'un membre a posé une question et qu'il a donc droit à une réponse et qu'il ne faut pas toujours encommissionner ou renvoyer vers une autre réunion. Il en appelle à inviter le chef du SIPPT : si un risque existe, il faut le supprimer ou tenter de le réduire. Ici, on dit que c'est ainsi et qu'on ne peut rien faire pour améliorer la situation. Il se demande pourquoi, on a appelé ce plan Harmony puisque rien n'a été fait pour le bien-être des travailleurs. Il faut agir sur l'humain ou mettre l'accent sur l'homme.
Le Président répond qu'il faut trouver l'équilibre entre bien-être des travailleurs et les aspects liés à notre organisation et à notre métier..
Le VP de la BU Tram est toujours disponible d'aller plus loin dans les débats mais il faut regarder l'ensemble de la thématique abordée. Il y a un périmètre/un scope dans la CCT 2011, à laquelle nous sommes arrivés après 4-5 ans de négociation : on ne sait pas faire tout en même temps, ce qui n'enlève rien aux points soulevés par les organisations syndicales.
Un autre membre signale que les accords n'ont pas été respectés et que des agents ont

démissionnés depuis l'introduction du plan Harmony. Un autre membre signale que la paix sociale est menacée suite aux accords non respectés, comme par exemple, les services blancs pour des agents en roulement.
Le VP de la BU Bus intervient en disant que la façon dont on pose les questions dans le sondage peut fausser les résultats. D'autre part, il fait part de son avis concernant les modifications demandées : plus on mettra des contraintes, plus on rendra le système complexe et plus on arrivera à des situations impossibles.
Le VP de la BU Tram signale qu'il faut travailler étape par étape, il faut essayer de regagner la confiance pour avoir une ouverture de dialogue et chercher des solutions dans un climat serein..
Un membre intervient que la confiance est rompue et c'est même de la méfiance qui est ressentie envers toute nouvelle proposition de la Direction. S'il y a des contraintes, OK, alors récompensant les agents effectuant des services blancs en ajoutant une heure dans le pot d'heures. Pourquoi ne pas annexer aussi les 4 questions de départ pour le projet Harmony : on propose un 4-6 tôt à l'agent, il n'y a pas et il se retrouve aussitôt dans le n'importe quoi. Bref, avant l'agent avait une situation stable, on lui promet quelque chose mais comme il n'y a pas de possibilité, il se retrouve dans une solution tout-à-fait instable, ne connaissant même pas son horaire du lendemain.
Le Président conclut le débat :

1 il faut trouver un compromis/équilibre entre contraintes organisationnelles et le bien-être des collaborateurs ;
2 il faut rétablir la confiance entre les partenaires pour chercher une solution dans un climat serein ;
3 ces discussions doivent se faire dans les réunions Harmony et/ou locales.

BU TRAM & BU BUS & BU METRO

➢ **Locaux de détente, nous demandons à ce que ces locaux ne soient pas utilisés pour toutes autres activités et reste tout le temps disponible pour le repos des agents.**
Les salles de détente sont exclusivement réservées au repos des agents. Dans le cadre du projet « feel tonic » et par manque de locaux, une session était prévue à Haren Bus mais celle-ci fut annulée. Les locaux de détente sont sinon toujours disponibles pour les agents.
Un membre désire être sûr qu'il n'y aura plus d'initiatives visant à utiliser les locaux de détente à d'autres fins que le repos des collaborateurs, comme le projet Feel-Tonic, par exemple.

TRANSPORT SYSTEMS

INFORMATION TECHNOLOGY

➢ **Nouvelles fonctionnalités portail agents de conduite, nous demandons de recevoir un accusé de réception de chaque transaction (permutation, demande de congé…). Lenteur des portails, un grand nombre de demandes de congé et permutation ne sont pas suivies d'effets. A quand les permutations automatiques telles que promises précédemment ? Nous demandons la présence d'un spécialiste en séance pour alimenter un débat.**
Cette demande est donc rencontrée. Bien que la question ne permette pas de savoir qui était impacté par d'éventuelles lenteurs au Portail et de quelle manière, plusieurs problèmes ont récemment été détectés sur le système d'information et ont tous été corrigés. La situation doit être maintenant résolue. En ce qui concerne les demandes non suivies d'effet, la CA BUB traite l'ensemble des demandes qui lui sont formulées par les canaux supportés par la BUB. Ceci ne signifie pas pour autant que toutes les demandes

sont acceptables (temps de repos à respecter, etc.) Enfin, l'automatisation des permutations fait l'objet d'un groupe de travail incluant les parties prenantes STIB afin de développer une solution. Celle-ci doit toutefois faire l'objet d'une définition et d'une analyse très précise afin d'offrir une fonctionnalité offrant une réelle plus-value pour tous.
Le problème est très complexe : il faut trouver une interface entre le système HASTIS et SAP. Cela prendra 1 an et demi de mise en œuvre.
Les membres demandent des garanties de fonctionnement car les délais ne sont jamais tenus dans ce domaine. Idem pour Phoenix, par exemple : on promet 2012, maintenant 2013,… Et finalement, on a jamais de système qui fonctionne.
Le VP de la BU Bus confirme la complexité de la problématique et préfère attendre un petit peu mais avoir une solution efficace.
A la demande d'un membre qui a plusieurs questions précises à poser, le Président propose qu'il les adresse directement au représentant IT mais hors réunion.
Un autre membre fait remarquer que le même problème se pose pour les employés, les directeurs/les nouveaux ne sont pas toujours au courant de la manière dont il faut procéder pour donner des congés par exemple,…. - aucune formation n'est prévue.

INFRASTRUCTURES / BST

➢ **Où en est-on avec les résultats de l'enquête « Mobilité » par rapport aux places de parking à Demets?**
A ce jour nous n'avons pas encore les résultats. Nous ne les aurons pas avant le 17 janvier. L'enquête n'a pas été lancée fin d'année car nous voulions un maximum de taux de réponse. Elle va démarrer fin de la semaine et les résultats sont attendus fin janvier.

➢ **A tous les terminus, tant trams que bus, les Dixis sont infects. Il manque en permanence du savon, du papier toilette et de l'eau chaude.**
Un contrôle de tous les sanitaires Dixi placés aux terminus a été fait et un listing de l'état des lieux sera établi. Ce listing sera transmis à Achats & Logistique pour appliquer des pénalités à la firme Dixi et insister pour la remise en bon état desdits sanitaires.
Un membre signale que lors du nettoyage, on ne remplit pas systématiquement les distributeurs de savon. On signale aussi qu'il faut que les toilettes doivent être sèches.
Un membre signale aussi que le taux de fréquence du nettoyage est beaucoup moindre pendant le week-end.

➢ **On demande un meilleur éclairage sur le chemin vers la voie Haren « B »**
Le Director Buildings & Access a vu les photos. Nous allons analyser ce que l'on peut faire. En hauteur ce n'est pas possible vu que l'on ne peut pas éblouir les conducteurs de la SNCB.

➢ **Toilette terminus NATO : des mesures d'urgence devront être prises, risque grave d'accident lorsqu'on traverse les voies rapides.**
Il a été demandé à Dixie (le 10 janvier 2013) de changer la toilette de place et de la placer du bon côté du boulevard, cela sera fait dans les prochains jours.

INFRASTRUCTURES / TUBE TRANSPORT

➢ **Modification de la loi du 04 août 1996 relative au bien-être des travailleurs : pouvons-nous demander comment est réalisé le système d'enregistrement de présence pour les chantiers temporaires ou mobiles à la STIB ?**

Il ne s'agit pas d'une modification de la loi mais bien d'un projet de loi.

Un membre fait remarquer qu'elle ne comprend pas que l'on na pas trouvé de réponse alors que c'est bien une Loi apparue au Moniteur Belge le 27/12/2012. On a eu le temps de chercher entretemps et avoir une réponse complète le 17 janvier.

Le chef du SIPPT fait remarquer que pour une Loi sortant le 27 décembre, la STIB doit d'abord l'analyser et ne peut déterminer les modalités pratiques le 28 décembre. Il reviendra avec plus d'explications et prend la responsabilité de sa non mise en pratique en ce jour à la STIB.

(Hors PV : il s'agit bien d'une Loi mais dont les modalités pratiques doivent encore être décrites dans un arrêté-royal d'exécution. Elle concerne l'enregistrement électronique des présences sur les chantiers temporaires ou mobiles de plus de 1000 m², donc la STIB est très peu concernée par cette nouvelle loi.)

HUMAN RESOURCES

SOCIAL AFFAIRS & REMUNERATION

➢ **Quel est le fournisseur des services EAP et de la mise en cours ?**

La procédure de sélection du fournisseur EAP est toujours en cours et devrait prendre fin ce mois-ci.
Dès le contrat signé avec le fournisseur, un groupe de travail sera mis en place pour préparer un plan de communication vers tous les collaborateurs et les membres de leurs familles.
Les services du programme EAP seront disponibles dès le lancement de ces actions de communication.

➢ **Ethias : toujours des AT en suspens et des agents non payés, ce qui est source de grand stress familial**

Au 31/12/2012 il y avait 41 dossiers AT en suspens.
Dans 27 dossiers l'incapacité de travail ne dépasse pas les 14 jours : les victimes ont donc étés indemnisées directement par la STIB.
Les 14 autres dossiers sont en suspens pour les raisons suivantes :

- 8 en attente de précisions de la victime
- 3 en attente d'un avis du Médecin-Conseil de l'assureur
- 3 en attente du procès-verbal des autorités
- 2 en attente du rapport des témoins
- 1 en attente de précisions de la STIB

Un dossier peut être mis en suspens pour plusieurs raisons.
Nous contactons régulièrement les victimes qui doivent encore donner des précisions, en insistant sur l'importance pour la suite du dossier.
Les dossiers dont le procès-verbal manque restent le plus longtemps en suspens.

➢ **Ethias, dans le cadre du renouvellement du contrat, nous demandons la présence d'un représentant d'Ethias lors de la prochaine réunion plénière.**
Nous inviterons Ethias dans un CPPT futur. Nous souhaitons convenir avec eux de la date la plus appropriée après la réunion trimestrielle.

➢ **Nous constatons beaucoup trop d'anomalies d'application de la procédure « déclaration AT – Prolongation - Rechute » ce qui génère un grand nombre de pénalités pour l'agent. Nous doutons que tous les managers aient eu connaissance de la procédure.**
Un agent qui nous transmet un certificat médical pour justifier son absence reçoit toujours son salaire garanti.
La méconnaissance des procédures spécifiques AT ne peut donc jamais générer des sanctions.
Par ailleurs nous sommes également d'avis qu'il faudrait organiser une nouvelle formation des managers et/ou d'en faire une formation récurrente.
Nous étudions actuellement la question avec le service « Learning & Development ».
Un membre montre un avis au personnel dans lequel on réfère à la note 6836 alors que les agents ne reçoivent que la première page. Un autre membre propose de donner tous les documents à la victime quand il a un AT.
Le Director Social Affairs & Remunerations a bien noté la demande d'avoir un document unique/simple et cette question lui semble pleine de bon sens du moins pour autant que cela ne mette pas en danger les documents requis par Ethias. Il verra avec les directions locales comment uniformiser et simplifier la procédure.
Il profite de l'occasion pour signaler que Mr. Mockel va être remplacé en ce qui concerne la STIB.
Un membre soulève le problème du certificat de premier constat : le médecin-conseil demande de remplir le certificat Ethias et souvent aux urgences, cela ne se fait pas car le certificat n'est pas là ou simplement que le médecin des urgences ne veut pas l'utiliser.
Le Director Social Affairs & Remunerations en discutera lors de la prochaine réunion avec Ethias.
Un membre demande si l'on peut envisager une formation pour les responsables amenés à remplir les déclarations d'AT ?
Le Président répond que cela est censé avoir été fait.
Un membre signale que cela n'a pas été fait partout, il demande d'annexer la liste de ceux qui l'on suivi et/ou relancer la formation dans les services techniques.
Le DIrector Social Affairs & Remunerations répond qu'il y a toute une série de personnes formées il y a un an. Un rafraîchissement ou une formation continue sera prévu ainsi que la formation des nouveaux. A la question du délai, il répond qu'il fournira des dates précises dans un second temps.

➢ **Pénibilité et métiers lourds : la CSC demande la liste de tous les postes et métiers considérés pénibles ou lourds.**

LISTE INDICATIVE DES FONCTIONS IDENTIFIEES COMME METIERS LOURDS

Infrastructures
- Voies
  - Les poseurs de voies
- Lignes aériennes
  - Les poseurs de poteaux
  - Les monteurs de lignes, les équipes d'entretien et de pose de moteurs d'aiguillages
- Service électrique

- Les électriciens des équipes câbles et mesures (Demets)

Modes

- Conducteur/chauffeur
- Personnel stations (déclaré définitivement inapte)

Les métiers en équipes successives 24h/24

Modes

- Dispatchers

Infrastructures

- Dispatchers-électriciens
- Centralistes
- Technicien/dépanneur de signalisation
- Electricien dépannage réseau et sous-stations (Ixelles)

Matériel roulant

- Ouvriers dépannages sur réseau, garages et dépôts
- Ouvriers ravitaillement de nuit gasoil et balayage véhicules
- Technicien métro dispatching, permanence et dépannage

Sûreté & Contrôle

- Patrouilleurs

Le DIrector Social Affairs & Remunerations signale que c'est la liste actuelle, pas celle prévue par la nouvelle règlementation.

Un membre demande des délais, un planning précis par rapport à la liste à établir.

Le DIrector Social Affairs & Remunerations répond que l'analyse est complexe concernant tous les textes en matière de crédit-temps et de réduction de temps de travail. D'autre part, il y a le besoin d'avoir un texte clair pour ouvrir le dialogue avec les organisations syndicales. Il demande un peu de temps pour se préparer à la discussion.

SIPPT

➢ **Plan annuel d'action 2012 : quelles sont les actions réalisées, celles en cours et celles reportées dans le plan d'action 2013. ?**

Le CPr donne les chiffres suivants

	Nombre		%
Nombre totale de points en 2012	89	=	100
Nombre de points réalisées	39	=	±44
Nombre de points en cours	45	=	±51
Nombre de points reportés (n° des points : 38,44,56)	3	=	±3
Nombre de points annulés (n° des points : 8 et 50)	2	=	±2

Bilan 2012 : 95% réalisés ou encore en cours

➢ **Quand aurons-nous les rapports annuels 2012 d'Arista, du SIPPT et du SMT ?**
Le chef du SIPPT signale que les rapports seront envoyés avant les préparatoires de mars afin de pouvoir en discuter de la séance plénière du SIPPT de mars 2013.
Un membre demande si une séance supplémentaire est prévue pour en débattre.
Le Président répond qu'on va réfléchir pour l'organisation pratique.

SSE

➢ **Où en est-on avec les détecteurs de présence dans les sous-quais ?**
Le responsable de l'AED-DITP signale que le CSC est sur le bureau de la ministre et on attend l'accord du gouvernement car il s'agit de travaux de plus ou moins de 4.000.000 d'euro car il s'agit de la détection, des échelles à câbles et de l'éclairage. Une mise en ordre de tous les sous-quais de toutes les stations est prévue : les échelles à câbles surchargées seront allégés. Le système de porte métallique a été abandonné. Un essai à la gare du Midi avec autre système de détection a eu lieu.
Le Président signale que ce montant n'est pas négligeable et se dit satisfait de cet investissement.
Un membre se pose la question de savoir si cela va solutionner le problème d'intrusion.

DIVERS

➢ Taxi dépôt
Un membre signale des problèmes avec le nouveau système des taxi-dépôts.
Le VP de la BU Tram répond que le système vient d'être mis en place – il faut voir avec Mr Dumont.

➢ Bouteilles d'eau
Un membre demande à quand est prévu la distribution des cartes magnétiques pour l'achat de bouteilles d'eau ainsi que le remboursement des jetons ?
Le Director Facility management reviendra avec une réponse claire lors du prochain comité restaurant le 22/01/2013.

➢ Train aspirateur
Un membre signale que le train aspirateur ne circule plus car on le voit plus.
Le VP de la BUM explicite : si l'on parle du wagon 63, c'est normal car il ne circule plus depuis trois ans et a été remplacé par le train 64. En septembre 2012, il y a eu une avarie au moteur du wagon 64 au niveau de son axe.
Le membre aimerait savoir s'il y a toujours présence d'amiante.
Le VP de la BUM répond qu'il n'y a pas d'amiante au niveau des freins car le frein est électrique. Par contre, il y en a eu dans les cheminées des contacteurs mais il n'y en a plus depuis 20 ans. Pour l'anecdote, le wagon 63 était d'ailleurs le dernier véhicule pour lequel on a enlevé l'amiante.
De nombreuses mesures de poussières ont été effectuées dans le passe à plusieurs reprises par un organisme externe. D'autre part, le VP de la BUM atteste de la manière dont la problématique des poussières et des mesures est pris en compte par le SIPPT. Il prend l'exemple des mesures de poussière lors de travaux de nuit où le chef du SIPPT et lui-même étaient présents et ont pu voir le

professionnalisme des techniciens.

- **Un membre demande l'installation d'un deuxième portail + imprimante. Il signale également recevoir les feuilles de 14aine de plus en plus tard**

Le représentant IT ne peut pas répondre à cette dernière question très précise puisqu'elle n'était pas à l'ordre du jour.
Le VP de la BU Bus confirme les problèmes informatiques et c'est d'ailleurs pour cette raison qu'on a changé de réseau en déménageant temporairement la CA au niveau de l'Atrium.

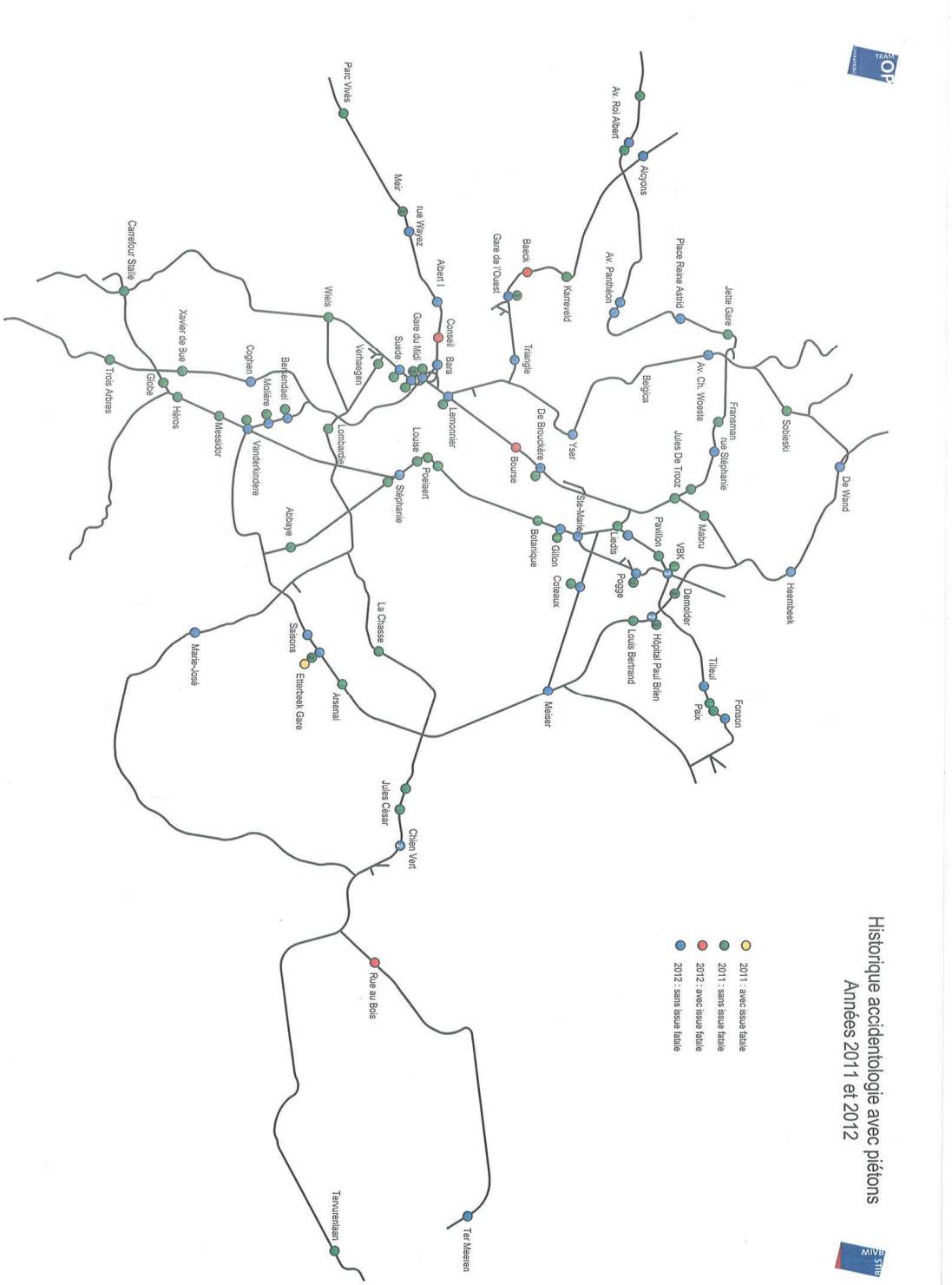
QUESTIONS NON TRAITEES EN CPPT

FACILITY MANAGEMENT

➢ **Depuis l'installation des distributeurs d'eau à lecteur de carte, il n'y a plus moyen d'acheter une bouteille d'eau.**
Le problème est résolu.

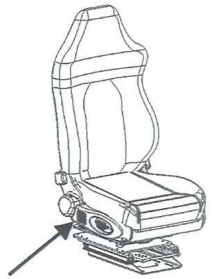
ROLLING STOCK

➢ **Haren 5 : alarme incendie. Dans le local « polyester AC 184 » il est impossible d'entendre la sirène. On demande que les responsables viennent constater le manque sur place au plus vite et fassent le nécessaire pour solutionner le problème.**
Une première intervention est prévue le 18/01, les sirènes ATEX (local Polyester, ..) sont en cours de livraison. Dès que c'e sera le cas, l'ensemble des sirènes seront placées et mises en service.


Historique accidentologie avec piétons
Années 2011 et 2012
2011 : avec issue fatale
2011 : sans issue fatale
2012 : avec issue fatale
2012 : sans issue fatale
Parc Vivès
Av. Roi Albert
Alcyons
Meir
rue Wayez
Albert I
Conseil
Bara
Gare du Midi
Suède
Wiels
Verhaegen
Carrefour Stalle
Xavier de Bue
Cogheri
Berkendael
Molière
Trois Arbres
Globe
Héros
Messidor
Vanderkindere
Lombardie
Louise
Poelaert
Stéphanie
Abbaye
Marie-José
Saisons
Etterbeek Gare
Arsenal
La Chasse
Jules César
Chien Vert
Rue au Bois
Ter Meeren
Tervurenlaan
Gare de l'Ouest
Baeck
Karreveld
Av. Panthéon
Place Reine Astrid
Jette Gare
Triangle
Av. Ch. Woeste
Belgica
Fransman
rue Stéphanie
Jules De Trooz
Sobieski
De Wand
Heembeek
De Brouckère
Bourse
Yser
Ste-Marie
Pavillon
Maelbeek
VBK
Delmotte
Liedts
Botanique
Gillon
Coteaux
Pogge
Louis Bertrand
Hôpital Paul Brien
Tilleul
Paix
Fonson
Meiser

INSTRUCTIONS D'OPERATION DU SIEGE

BEDIENINGSINSTRUCTIES ZETEL

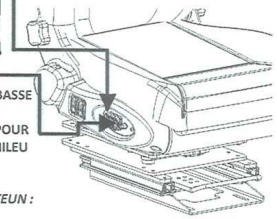


LES BOUTONS DE COMMANDE CE TROUVENT DU COTE DROITE EN DESSOUS DU COUSSIN.

DRUK KNOPPEN BEVINDEN ZICH AAN DE RECHTERZIJDE ONDER HET ZITKUSSEN .

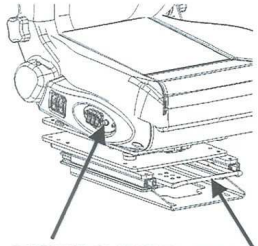
AJUSTEMENT SUPPORT DU DOS EN HAUT : POUSSER LE BOUTON ARRIERE EN HAUT OU EN BAS POUR GONFLER OU DEGONFLER LE COUSIN D'AIR DU DOS

AANPASSING MIDDEN RUGGESTEUN : ACHTERSTE KNOP : DRUK KNOP NAAR BOVEN OF ONDER OM DE RUGGESTEUN OP TE BLAZEN OF AF TE LATEN.



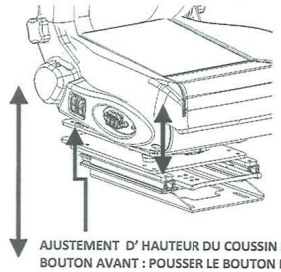
AJUSTEMENT SUPPORT DU DOS BASSE AU MILIEU:
POUSSER LE BOUTON DU MILIEU POUR REGLER LES COUSSINS D'AIR DE MILEU ET EN BAS

AANPASSING ONDERSTE RUGGESTEUN : MIDDENSTE KNOP , DRUK KNOP NAAR BOVEN OF ONDER OM ZOWEL DE MIDDENSTE EN ONDERSTE RUGGESTEUN OP TE BLAZEN OF AF TE LATEN.



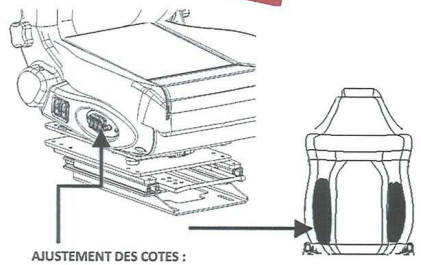
POUR REGLAGE AVANT ET ARRIERE :
POUSSER LE BOUTON ET MAINTENIR LE BOUTON, GLISSER DANS LA BONNE POSITION, PUIS RELACHER LE BOUTON.
EN OPTION : MONTER LE SUPPORT EN DESSOUS DU SIEGE ET FAIRE GLISSER DANS LA BONNE POSITION.

AANPASSING VOOR- EN ACHTERUIT GLIJDEN : DRUK DE KNOP IN EN HOUD VAST, GLIJD NAAR DE GEWENSTE POSITIE EN LAAT LOS. OPTIONEEL : HEF HENDEL VOORAAN OP EN BRENG DE ZETEL IN DE GEWENSTE POSITIE, LAAT LOS .



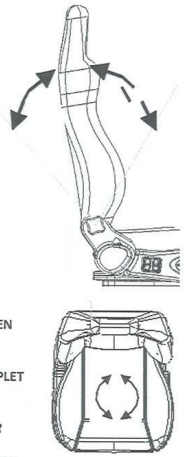
AJUSTEMENT D' HAUTEUR DU COUSSIN DE SIEGE
BOUTON AVANT : POUSSER LE BOUTON EN HAUT OU EN BAS POUR REGLER LE COUSSIN EN HAUTEUR
BOUTON ARRIERE, POUSSER LE BOUTON ARRIERE POUR REGLER LE HAUTEUR DU SIEGE COMPLET

ZETELHOOGTE KANTELREGELING: VOORSTE KNOP, DRUK KNOP NAAR BOVEN OF ONDER OM DE POSITIE VAN HET ZITKUSSEN AAN TE PASSEN. ACHTERSTE KNOP : DRUK KNOP NAAR BOVEN OF ONDER OM HET HOOGTEREGELINGSLUCHTKUSSEN VAN DE ZETEL OP TE BLAZEN OF AF TE LATEN.



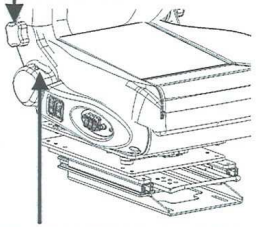
AJUSTEMENT DES COTES :
POUSSER LE BOUTON EN HAUT OU EN BAS POUR GONFLER OU DEGONFLER LES COUSSIN D'AIRS

AANPASSING ZIJDELINGSE RUGSTEUN : VOORSTE KNOP, DRUK KNOP NAAR BOVEN OF ONDER OM DE LUCHTKUSSENS OP TE BLAZEN OF AF TE LATEN.



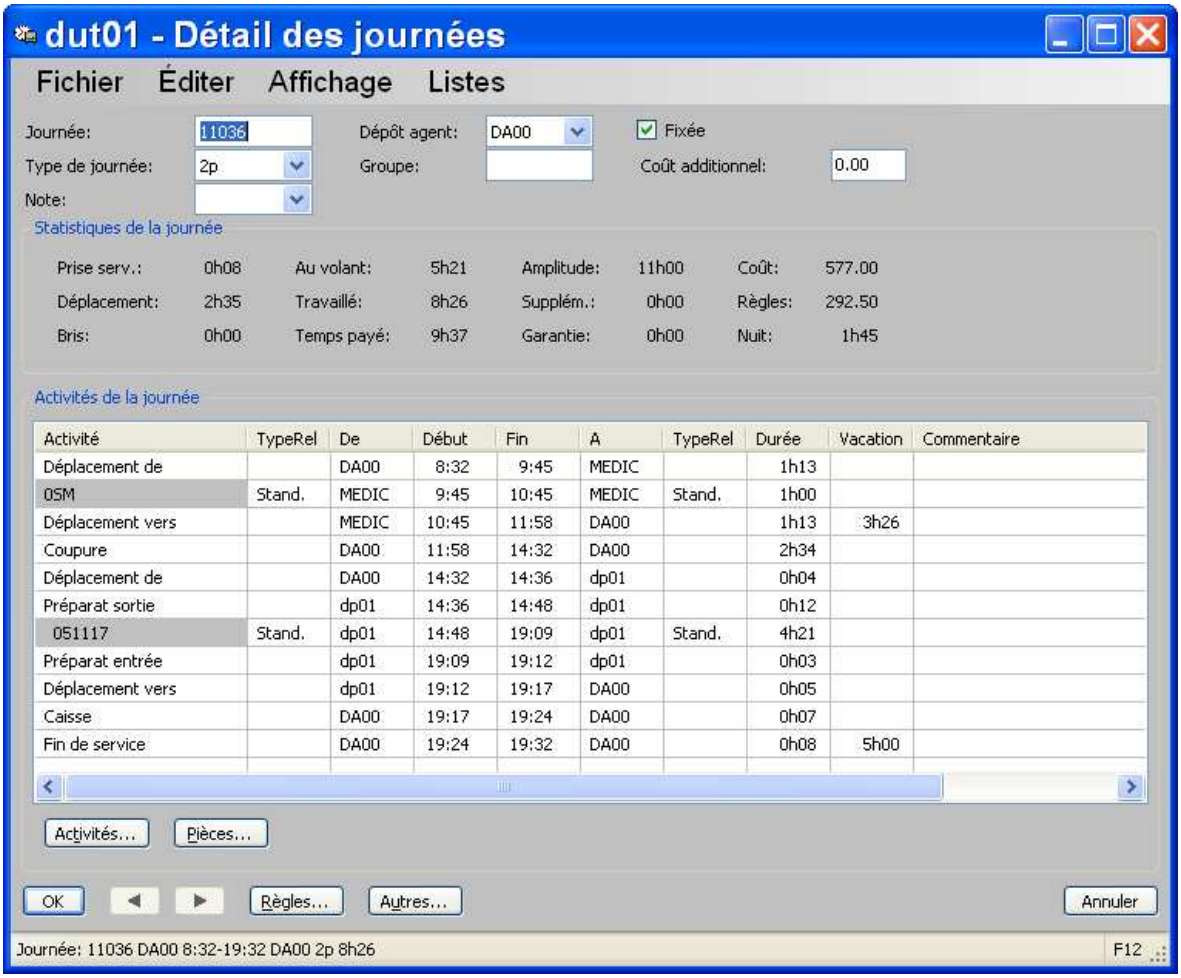
DECLIGNATION DU DOS DE SIEGE : TOURNER LE BOUTON MANUELEMENT POUR TROUVER LA BONNE POSITION DU DOS

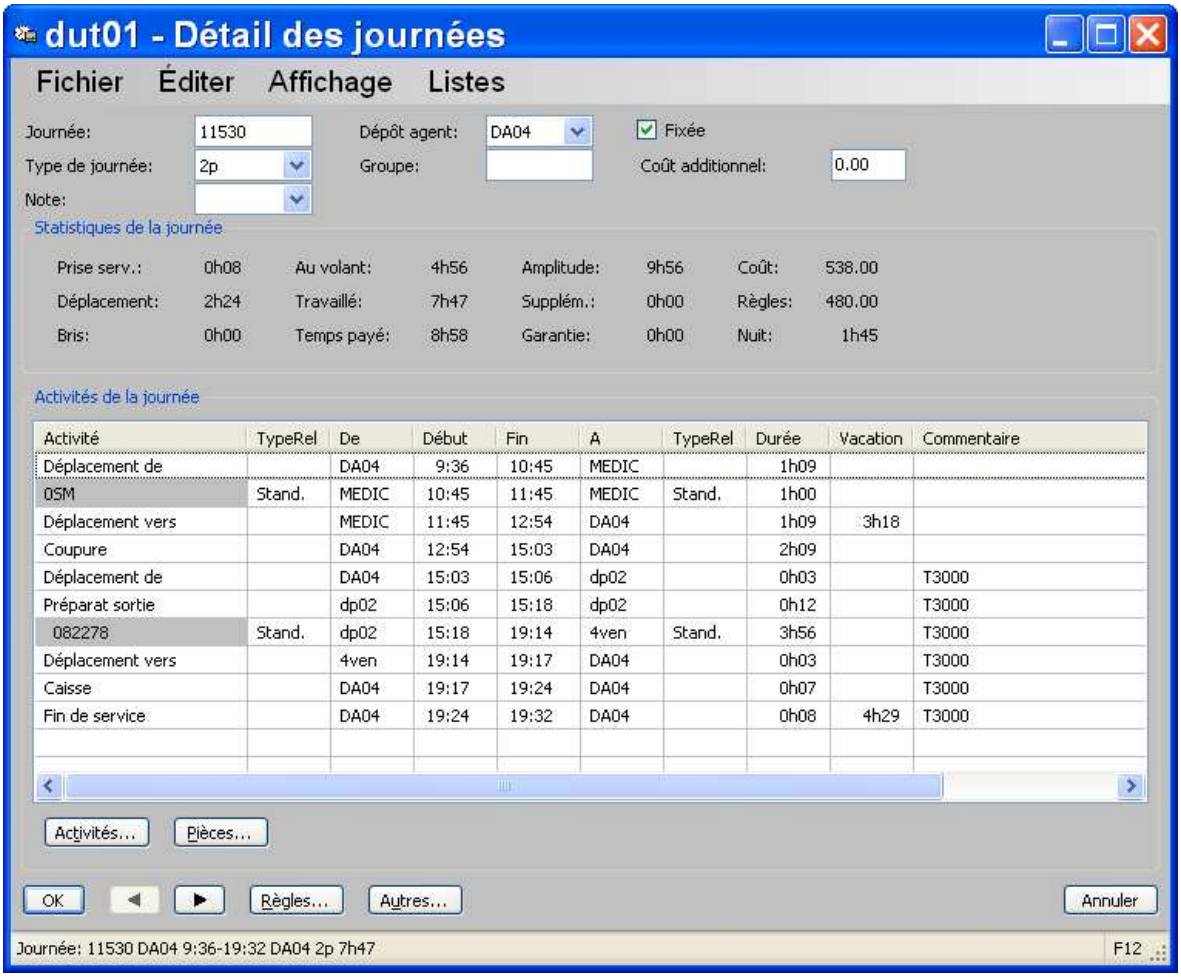
RUGLEUNING VERSTELLING: VERSTEL DE DRAAIKNOP (AAN ELKE ZIDE) OM DE HOEK VAN DE RUGLEUNING AAN TE PASSEN.



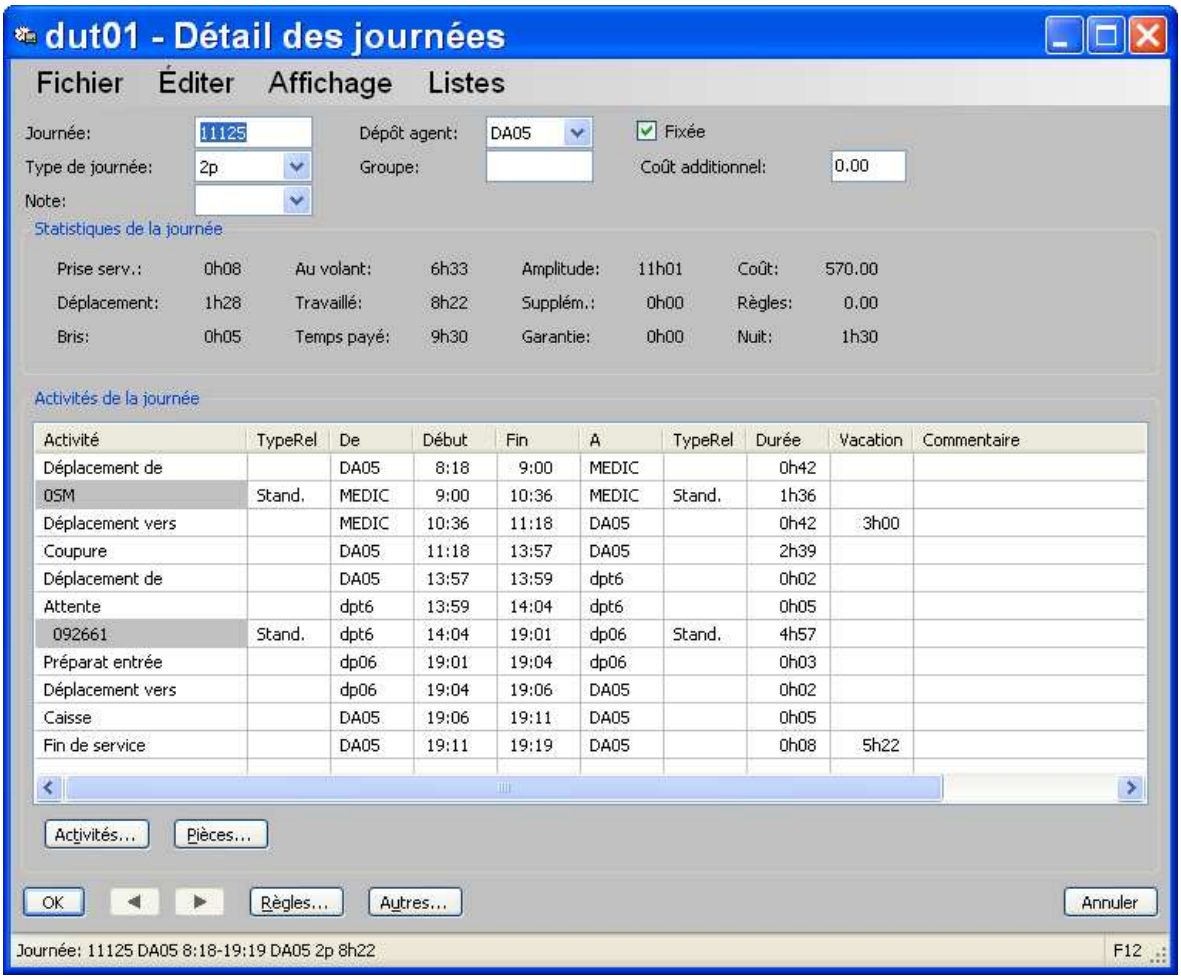
AJUSTEMENT POUR ROTATION DU SIEGE :
POUSER ET MAINTENIR LE BOUTON PIVOTER LE SIEGE DANS LA BONNE POSITION ET RELACHER LE BOUTON

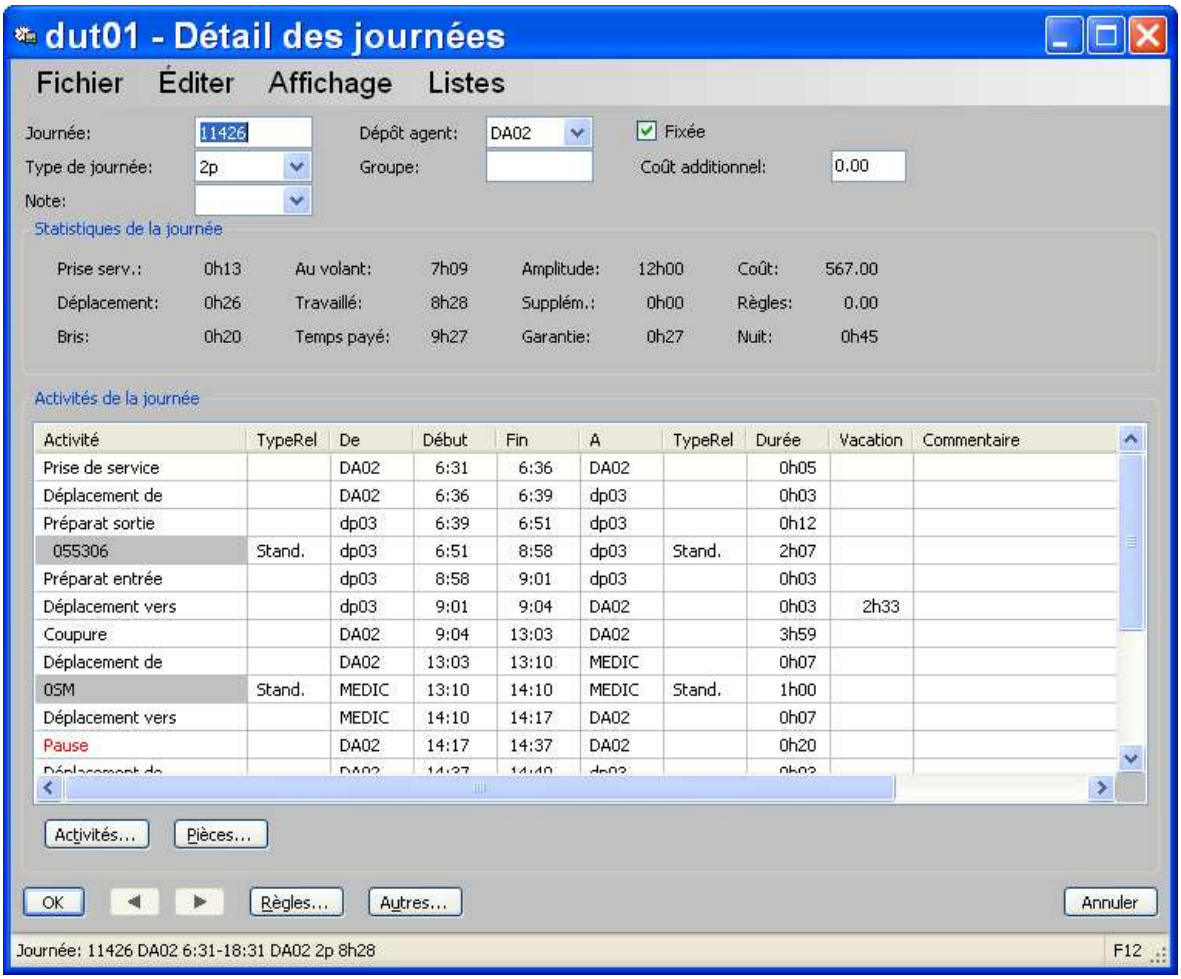
RONDDRAAIEN ZETEL : ZIJKNOP INDRUKKEN EN INHOUDEN ZETEL IN JUISTE POSITIE DRAAIEN EN KNOP LOSSEN.


dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 11036
Dépôt agent: DA00
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 5h21
Amplitude: 11h00
Coût: 577.00
Déplacement: 2h35
Travaillé: 8h26
Supplém.: 0h00
Règles: 292.50
Bris: 0h00
Temps payé: 9h37
Garantie: 0h00
Nuit: 1h45
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Commentaire
Déplacement de | | DA00 | 8:32 | 9:45 | MEDIC | | 1h13 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 9:45 | 10:45 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Déplacement vers | | MEDIC | 10:45 | 11:58 | DA00 | | 1h13 | 3h26 |
Coupure | | DA00 | 11:58 | 14:32 | DA00 | | 2h34 | |
Déplacement de | | DA00 | 14:32 | 14:36 | dp01 | | 0h04 | |
Préparat sortie | | dp01 | 14:36 | 14:48 | dp01 | | 0h12 | |
051117 | Stand. | dp01 | 14:48 | 19:09 | dp01 | Stand. | 4h21 | |
Préparat entrée | | dp01 | 19:09 | 19:12 | dp01 | | 0h03 | |
Déplacement vers | | dp01 | 19:12 | 19:17 | DA00 | | 0h05 | |
Caisse | | DA00 | 19:17 | 19:24 | DA00 | | 0h07 | |
Fin de service | | DA00 | 19:24 | 19:32 | DA00 | | 0h08 | 5h00
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 11036 DA00 8:32-19:32 DA00 2p 8h26
F12

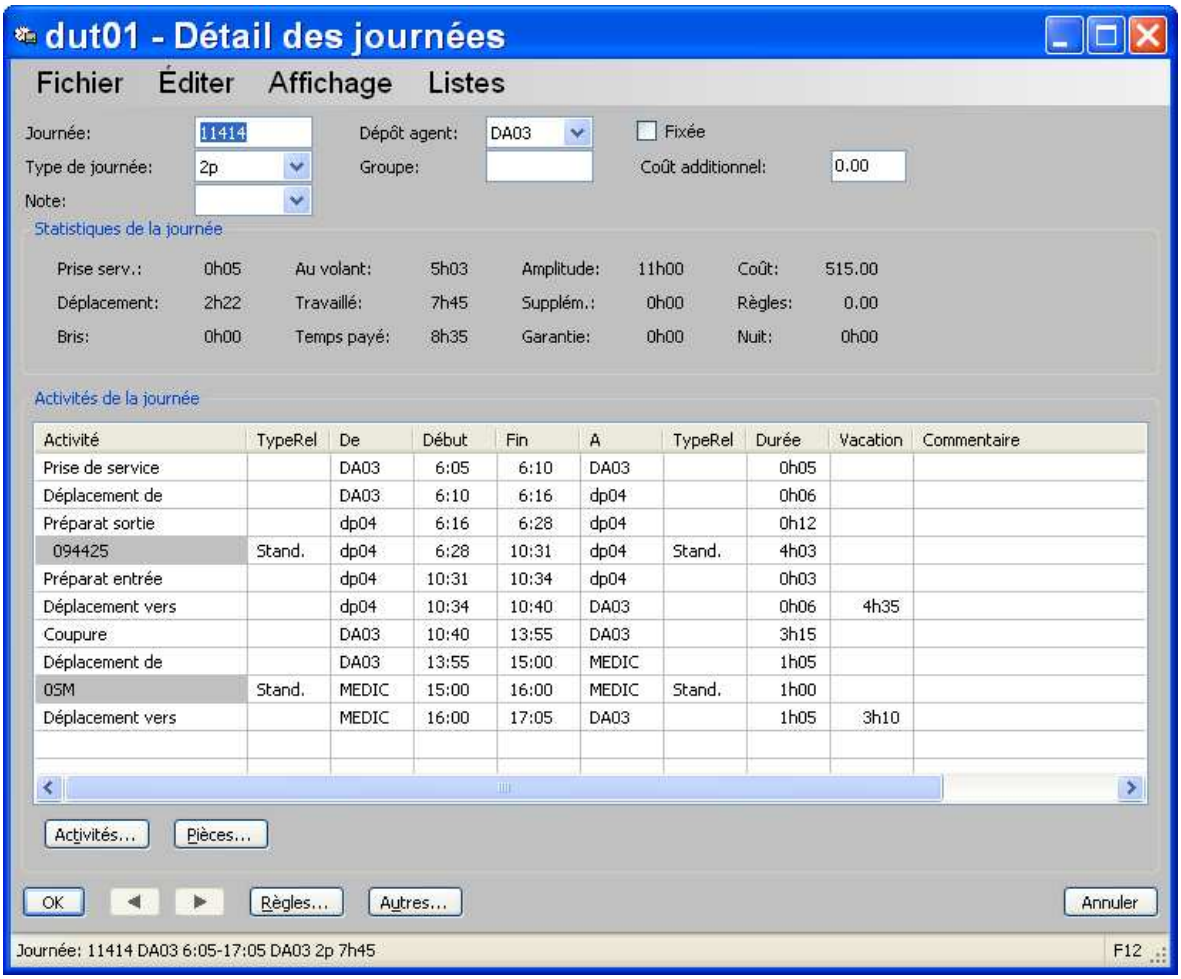

dut01 - Détail des journées
Fichier Éditer Affichage Listes
Journée: 11530
Dépôt agent: DA04
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08 Au volant: 4h56 Amplitude: 9h56 Coût: 538.00
Déplacement: 2h24 Travaillé: 7h47 Supplém.: 0h00 Règles: 480.00
Bris: 0h00 Temps payé: 8h58 Garantie: 0h00 Nuit: 1h45
Activités de la journée
Activité TypeRel De Début Fin A TypeRel Durée Vacation Commentaire
Déplacement de DA04 9:36 10:45 MEDIC 1h09
05M Stand. MEDIC 10:45 11:45 MEDIC Stand. 1h00
Déplacement vers MEDIC 11:45 12:54 DA04 1h09 3h18
Coupure DA04 12:54 15:03 DA04 2h09
Déplacement de DA04 15:03 15:06 dp02 0h03 T3000
Préparat sortie dp02 15:06 15:18 dp02 0h12 T3000
082278 Stand. dp02 15:18 19:14 4ven Stand. 3h56 T3000
Déplacement vers 4ven 19:14 19:17 DA04 0h03 T3000
Caisse DA04 19:17 19:24 DA04 0h07 T3000
Fin de service DA04 19:24 19:32 DA04 0h08 4h29 T3000
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 11530 DA04 9:36-19:32 DA04 2p 7h47
F12

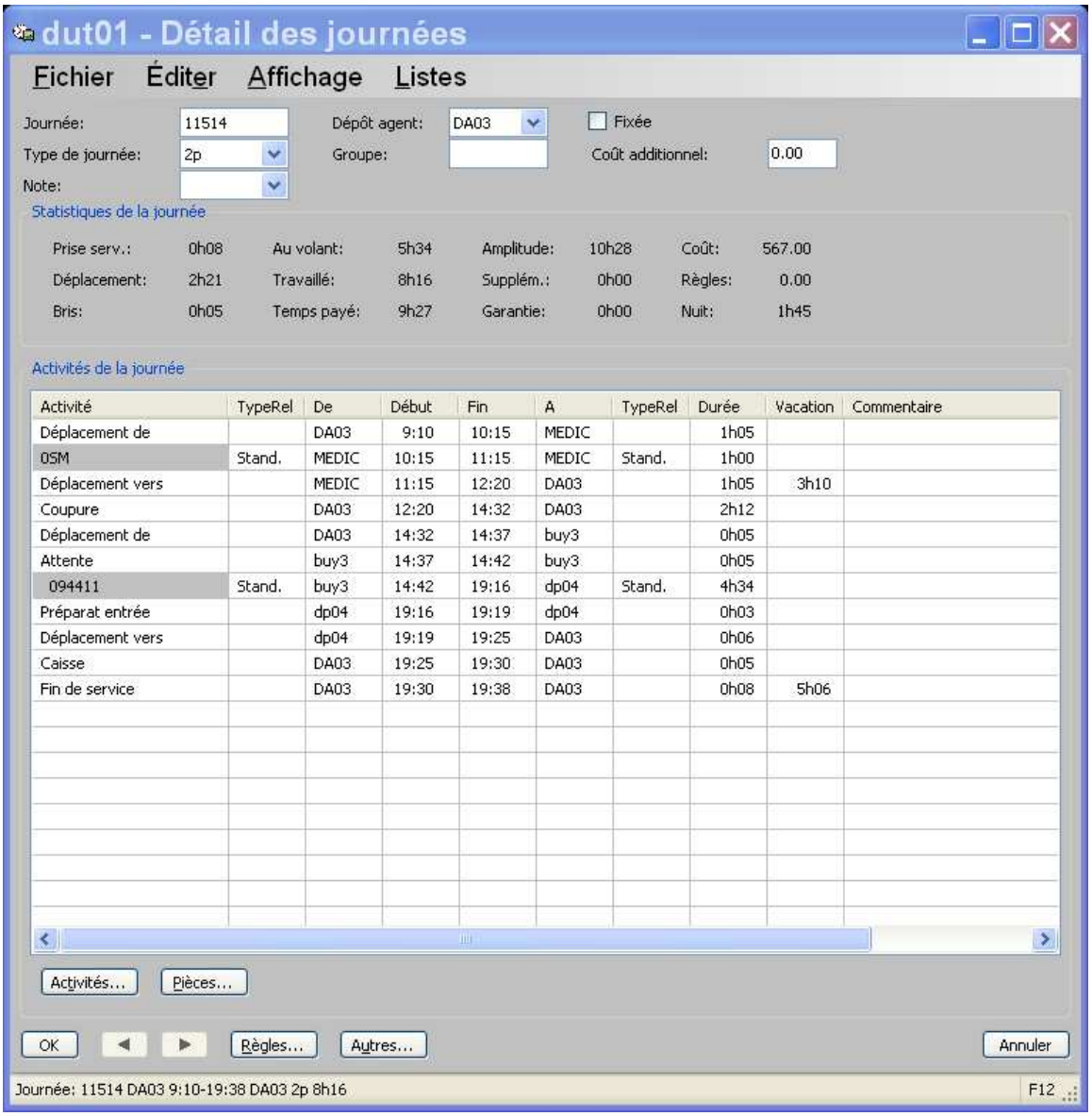
SCHAERBEEK

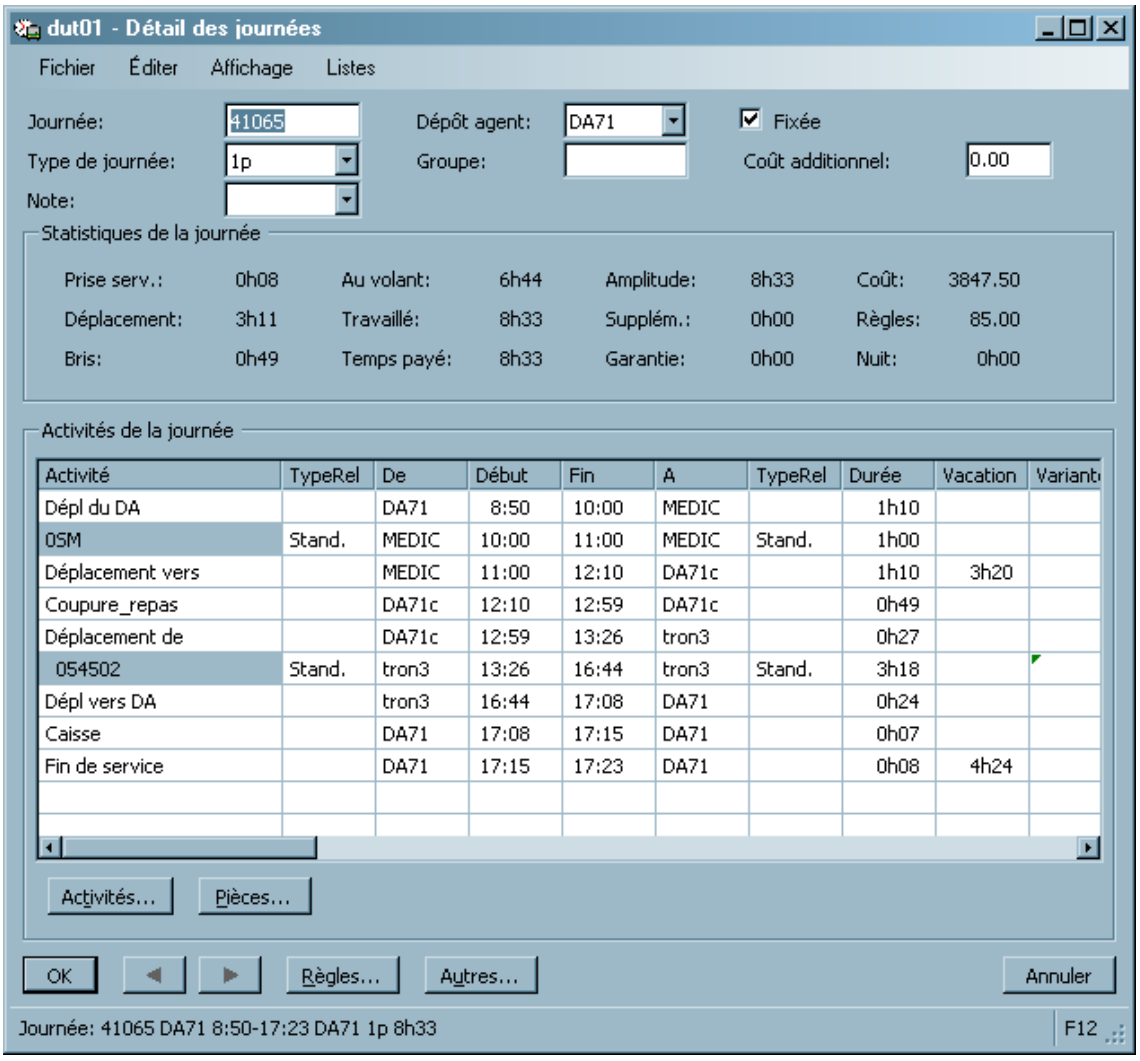

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 11125
Dépôt agent: DA05
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 6h33
Amplitude: 11h01
Coût: 570.00
Déplacement: 1h28
Travaillé: 8h22
Supplém.: 0h00
Règles: 0.00
Bris: 0h05
Temps payé: 9h30
Garantie: 0h00
Nuit: 1h30
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Commentaire
Déplacement de | | DA05 | 8:18 | 9:00 | MEDIC | | 0h42 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 9:00 | 10:36 | MEDIC | Stand. | 1h36 | |
Déplacement vers | | MEDIC | 10:36 | 11:18 | DA05 | | 0h42 | 3h00 |
Coupure | | DA05 | 11:18 | 13:57 | DA05 | | 2h39 | |
Déplacement de | | DA05 | 13:57 | 13:59 | dpt6 | | 0h02 | |
Attente | | dpt6 | 13:59 | 14:04 | dpt6 | | 0h05 | |
092661 | Stand. | dpt6 | 14:04 | 19:01 | dp06 | Stand. | 4h57 | |
Préparat entrée | | dp06 | 19:01 | 19:04 | dp06 | | 0h03 | |
Déplacement vers | | dp06 | 19:04 | 19:06 | DA05 | | 0h02 | |
Caisse | | DA05 | 19:06 | 19:11 | DA05 | | 0h05 | |
Fin de service | | DA05 | 19:11 | 19:19 | DA05 | | 0h08 | 5h22
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 11125 DA05 8:18-19:19 DA05 2p 8h22
F12

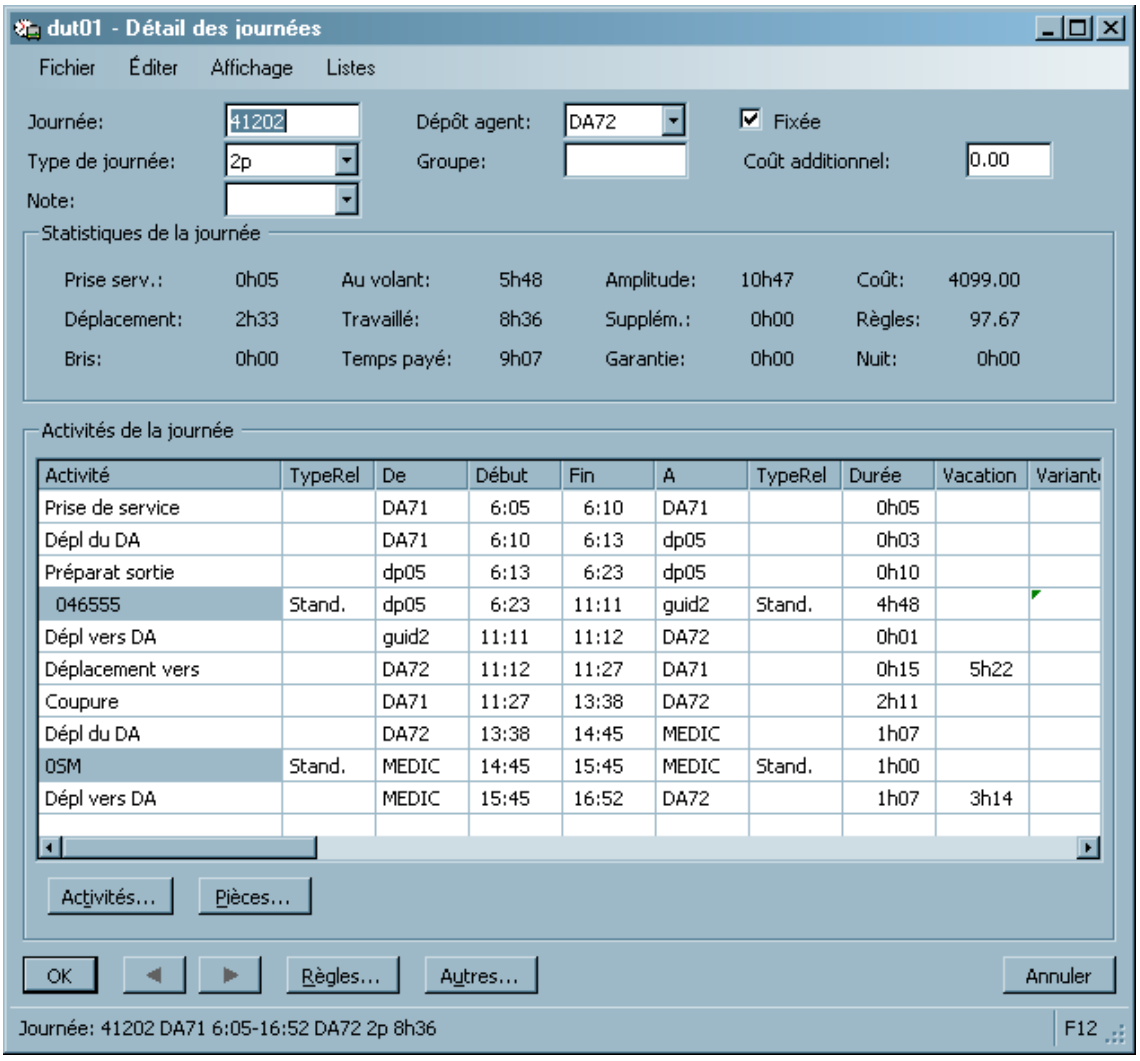

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 11426
Dépôt agent: DA02
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h13
Au volant: 7h09
Amplitude: 12h00
Coût: 567.00
Déplacement: 0h26
Travaillé: 8h28
Supplém.: 0h00
Règles: 0.00
Bris: 0h20
Temps payé: 9h27
Garantie: 0h27
Nuit: 0h45
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Commentaire
Prise de service | DA02 | 6:31 | 6:36 | DA02 | 0h05
Déplacement de | DA02 | 6:36 | 6:39 | dp03 | 0h03
Préparat sortie | dp03 | 6:39 | 6:51 | dp03 | 0h12
055306 | Stand. | dp03 | 6:51 | 8:58 | dp03 | Stand. | 2h07
Préparat entrée | dp03 | 8:58 | 9:01 | dp03 | 0h03
Déplacement vers | dp03 | 9:01 | 9:04 | DA02 | 0h03 | 2h33
Coupure | DA02 | 9:04 | 13:03 | DA02 | 3h59
Déplacement de | DA02 | 13:03 | 13:10 | MEDIC | 0h07
OSM | Stand. | MEDIC | 13:10 | 14:10 | MEDIC | Stand. | 1h00
Déplacement vers | MEDIC | 14:10 | 14:17 | DA02 | 0h07
Pause | DA02 | 14:17 | 14:37 | DA02 | 0h20
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 11426 DA02 6:31-18:31 DA02 2p 8h28
F12

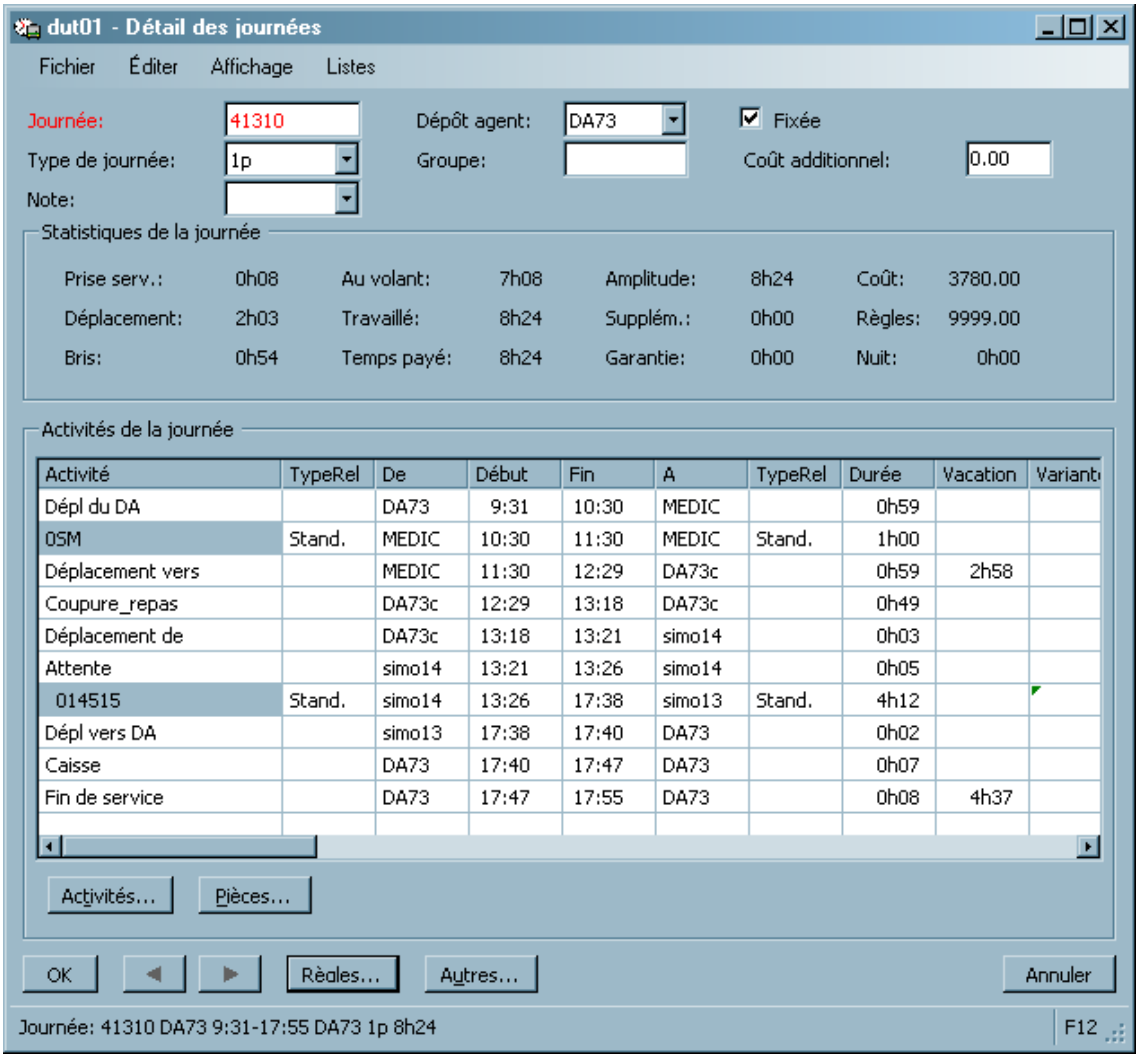
IXELLES (2x)

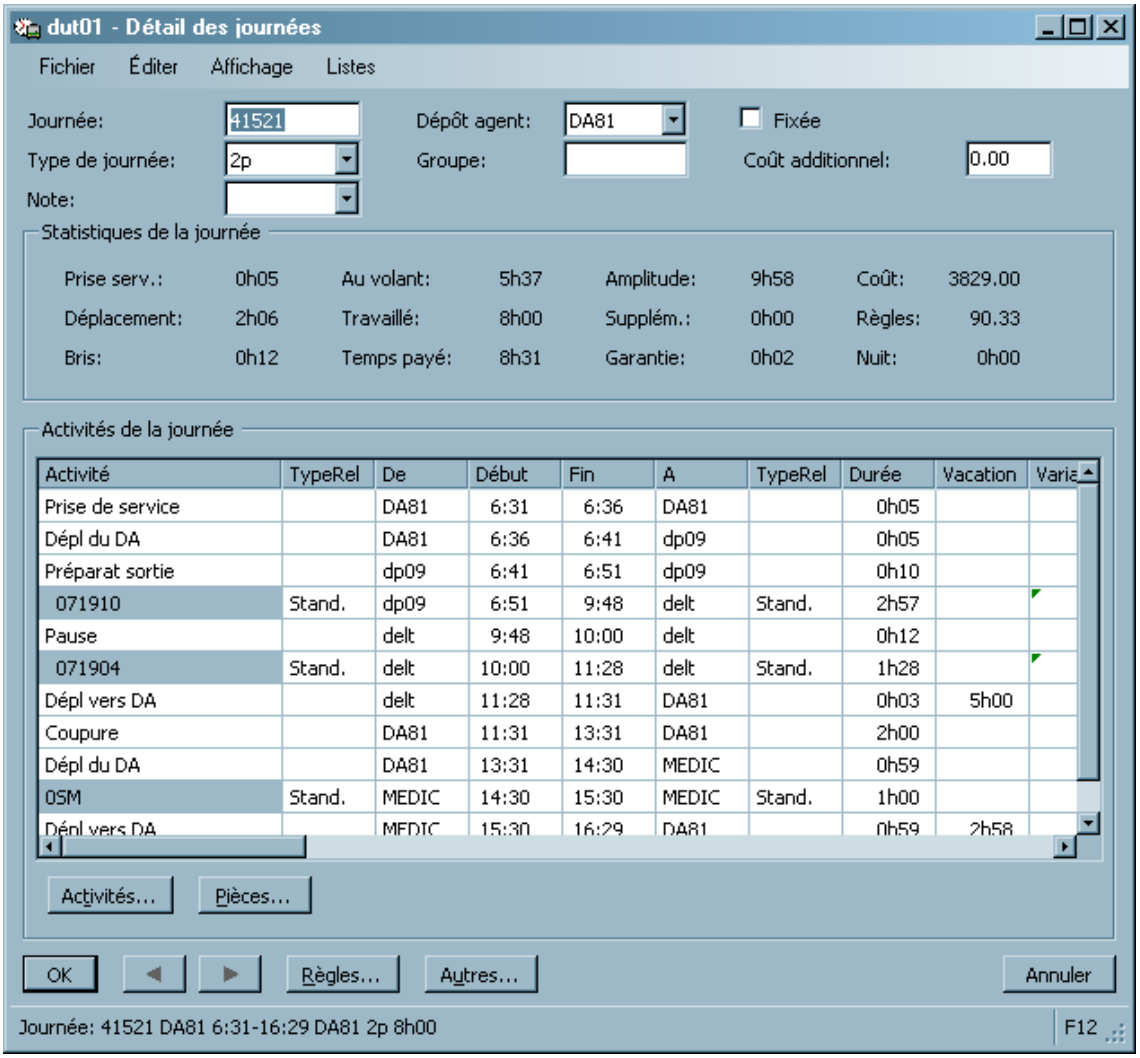

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 11414
Dépôt agent: DA03
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h05
Au volant: 5h03
Amplitude: 11h00
Coût: 515.00
Déplacement: 2h22
Travaillé: 7h45
Supplém.: 0h00
Règles: 0.00
Bris: 0h00
Temps payé: 8h35
Garantie: 0h00
Nuit: 0h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Commentaire
Prise de service | | DA03 | 6:05 | 6:10 | DA03 | | 0h05 | |
Déplacement de | | DA03 | 6:10 | 6:16 | dp04 | | 0h06 | |
Préparat sortie | | dp04 | 6:16 | 6:28 | dp04 | | 0h12 | |
094425 | Stand. | dp04 | 6:28 | 10:31 | dp04 | Stand. | 4h03 | |
Préparat entrée | | dp04 | 10:31 | 10:34 | dp04 | | 0h03 | |
Déplacement vers | | dp04 | 10:34 | 10:40 | DA03 | | 0h06 | 4h35 |
Coupure | | DA03 | 10:40 | 13:55 | DA03 | | 3h15 | |
Déplacement de | | DA03 | 13:55 | 15:00 | MEDIC | | 1h05 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 15:00 | 16:00 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Déplacement vers | | MEDIC | 16:00 | 17:05 | DA03 | | 1h05 | 3h10
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 11414 DA03 6:05-17:05 DA03 2p 7h45
F12

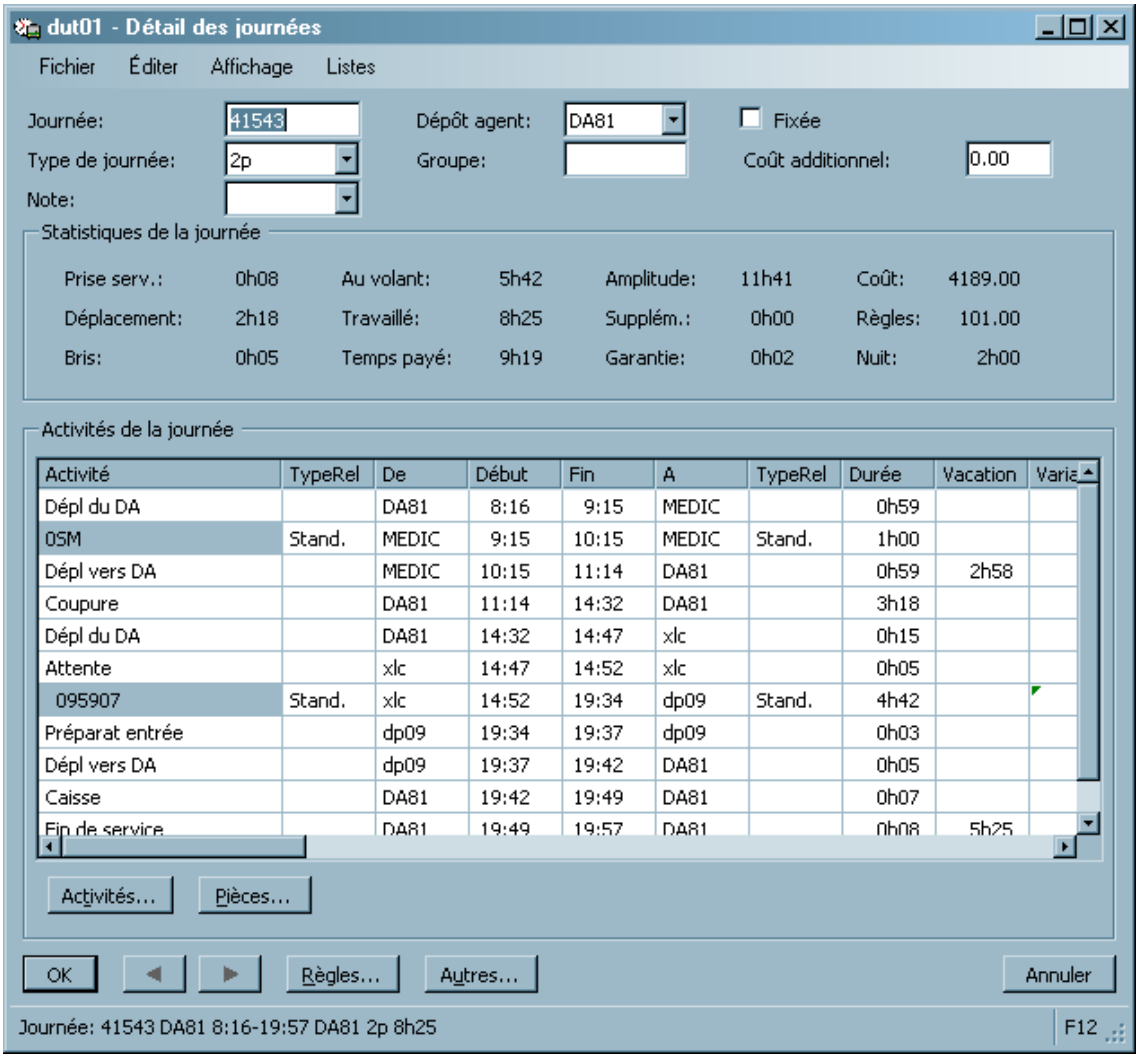

dut01 - Détail des journées
Fichier Éditer Affichage Listes
Journée: 11514
Dépôt agent: DA03
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08 Au volant: 5h34 Amplitude: 10h28 Coût: 567.00
Déplacement: 2h21 Travaillé: 8h16 Supplém.: 0h00 Règles: 0.00
Bris: 0h05 Temps payé: 9h27 Garantie: 0h00 Nuit: 1h45
Activités de la journée
Activité TypeRel De Début Fin A TypeRel Durée Vacation Commentaire
Déplacement de DA03 9:10 10:15 MEDIC 1h05
OSM Stand. MEDIC 10:15 11:15 MEDIC Stand. 1h00
Déplacement vers MEDIC 11:15 12:20 DA03 1h05 3h10
Coupure DA03 12:20 14:32 DA03 2h12
Déplacement de DA03 14:32 14:37 buy3 0h05
Attente buy3 14:37 14:42 buy3 0h05
094411 Stand. buy3 14:42 19:16 dp04 Stand. 4h34
Préparat entrée dp04 19:16 19:19 dp04 0h03
Déplacement vers dp04 19:19 19:25 DA03 0h06
Caisse DA03 19:25 19:30 DA03 0h05
Fin de service DA03 19:30 19:38 DA03 0h08 5h06
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 11514 DA03 9:10-19:38 DA03 2p 8h16
F12

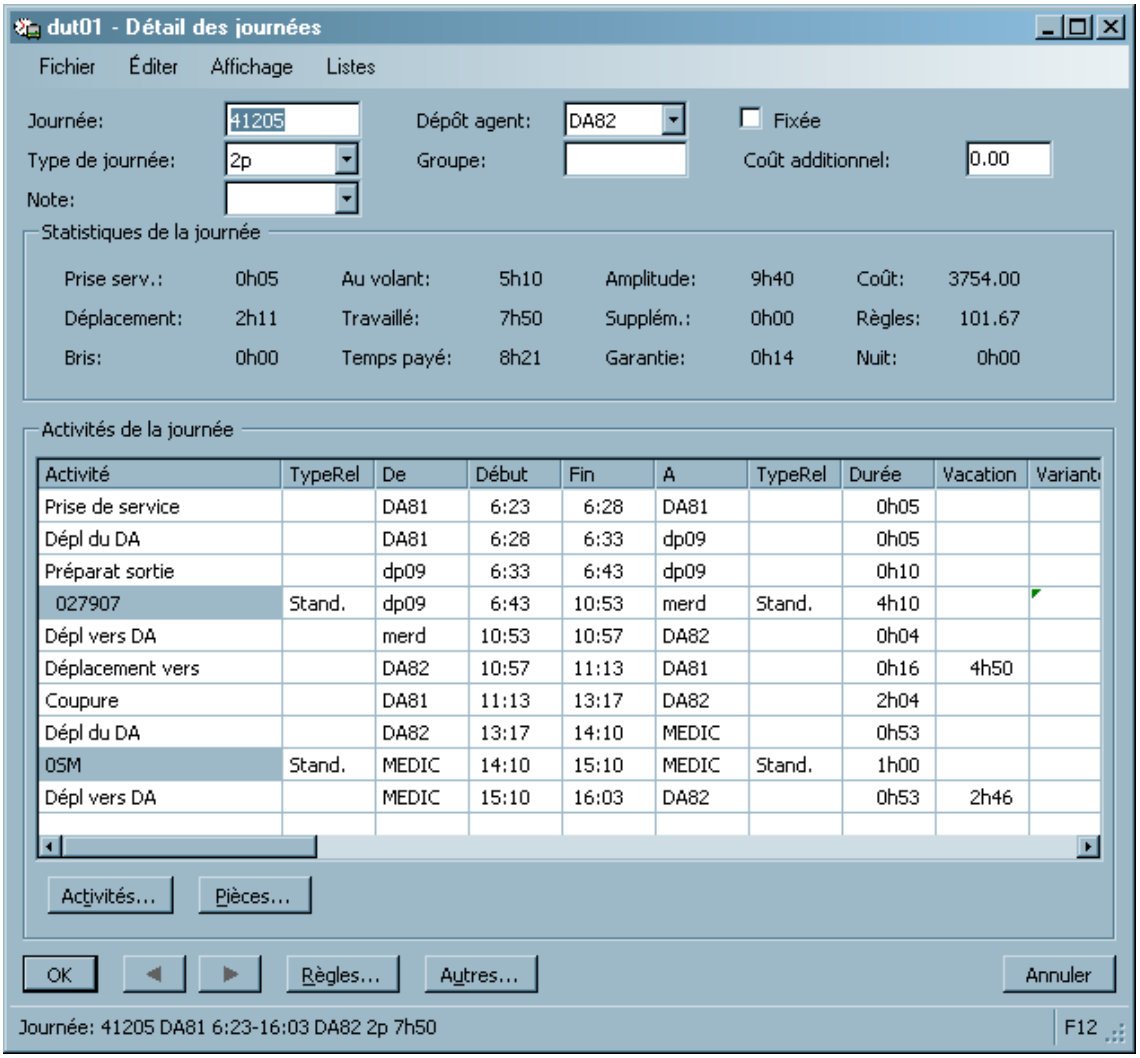

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41065
Dépôt agent: DA71
Fixée
Type de journée: 1p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 6h44
Amplitude: 8h33
Coût: 3847.50
Déplacement: 3h11
Travaillé: 8h33
Supplém.: 0h00
Règles: 85.00
Bris: 0h49
Temps payé: 8h33
Garantie: 0h00
Nuit: 0h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Variant
Dépl du DA | | DA71 | 8:50 | 10:00 | MEDIC | | 1h10 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 10:00 | 11:00 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Déplacement vers | | MEDIC | 11:00 | 12:10 | DA71c | | 1h10 | 3h20 |
Coupure_repas | | DA71c | 12:10 | 12:59 | DA71c | | 0h49 | |
Déplacement de | | DA71c | 12:59 | 13:26 | tron3 | | 0h27 | |
054502 | Stand. | tron3 | 13:26 | 16:44 | tron3 | Stand. | 3h18 | |
Dépl vers DA | | tron3 | 16:44 | 17:08 | DA71 | | 0h24 | |
Caisse | | DA71 | 17:08 | 17:15 | DA71 | | 0h07 | |
Fin de service | | DA71 | 17:15 | 17:23 | DA71 | | 0h08 | 4h24
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41065 DA71 8:50-17:23 DA71 1p 8h33
F12

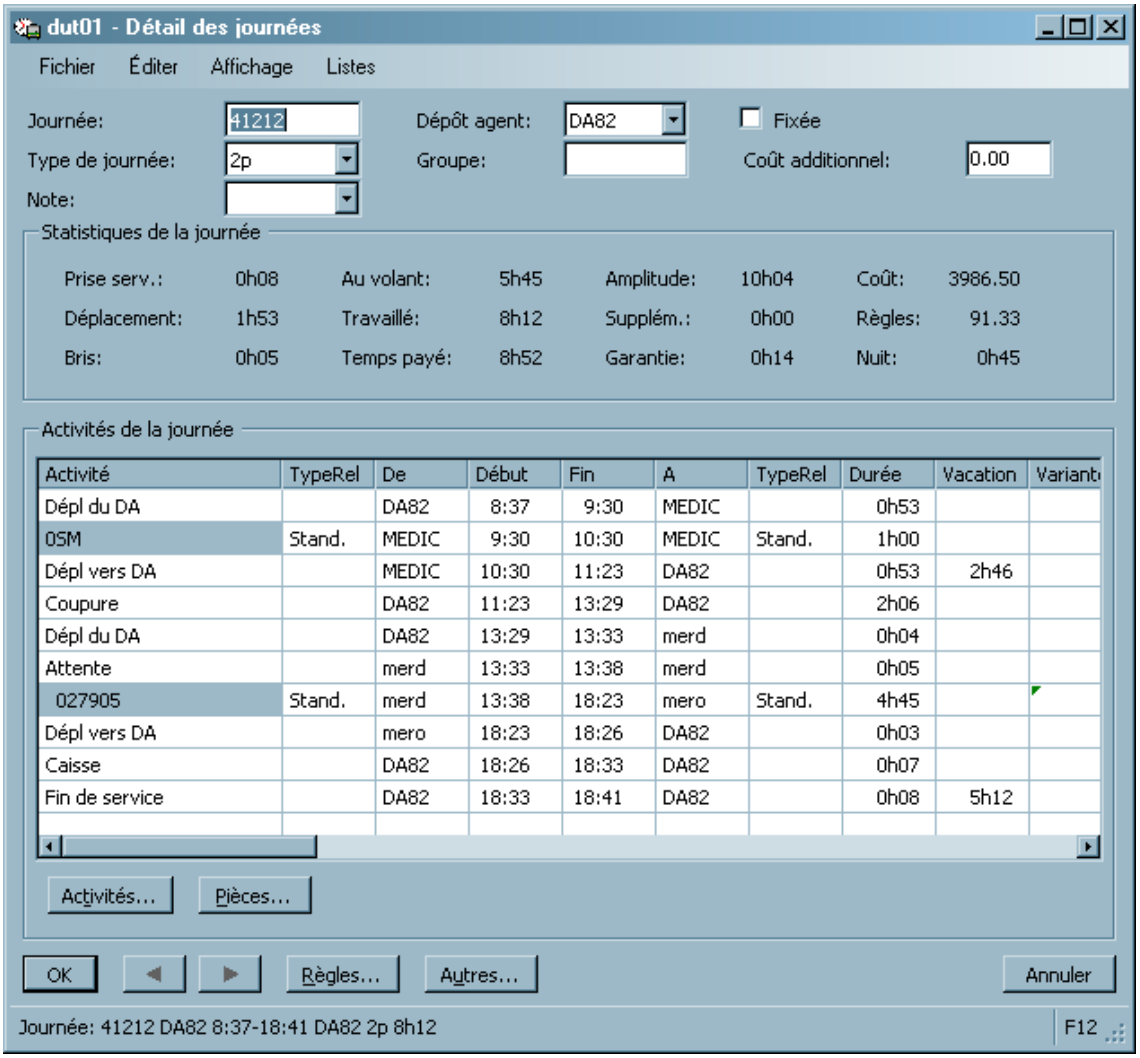

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41202
Dépôt agent: DA72
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h05
Au volant: 5h48
Amplitude: 10h47
Coût: 4099.00
Déplacement: 2h33
Travaillé: 8h36
Supplém.: 0h00
Règles: 97.67
Bris: 0h00
Temps payé: 9h07
Garantie: 0h00
Nuit: 0h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Variant
Prise de service | | DA71 | 6:05 | 6:10 | DA71 | | 0h05 | |
Dépl du DA | | DA71 | 6:10 | 6:13 | dp05 | | 0h03 | |
Préparat sortie | | dp05 | 6:13 | 6:23 | dp05 | | 0h10 | |
046555 | Stand. | dp05 | 6:23 | 11:11 | guid2 | Stand. | 4h48 | |
Dépl vers DA | | guid2 | 11:11 | 11:12 | DA72 | | 0h01 | |
Déplacement vers | | DA72 | 11:12 | 11:27 | DA71 | | 0h15 | 5h22 |
Coupure | | DA71 | 11:27 | 13:38 | DA72 | | 2h11 | |
Dépl du DA | | DA72 | 13:38 | 14:45 | MEDIC | | 1h07 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 14:45 | 15:45 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Dépl vers DA | | MEDIC | 15:45 | 16:52 | DA72 | | 1h07 | 3h14 |
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41202 DA71 6:05-16:52 DA72 2p 8h36
F12

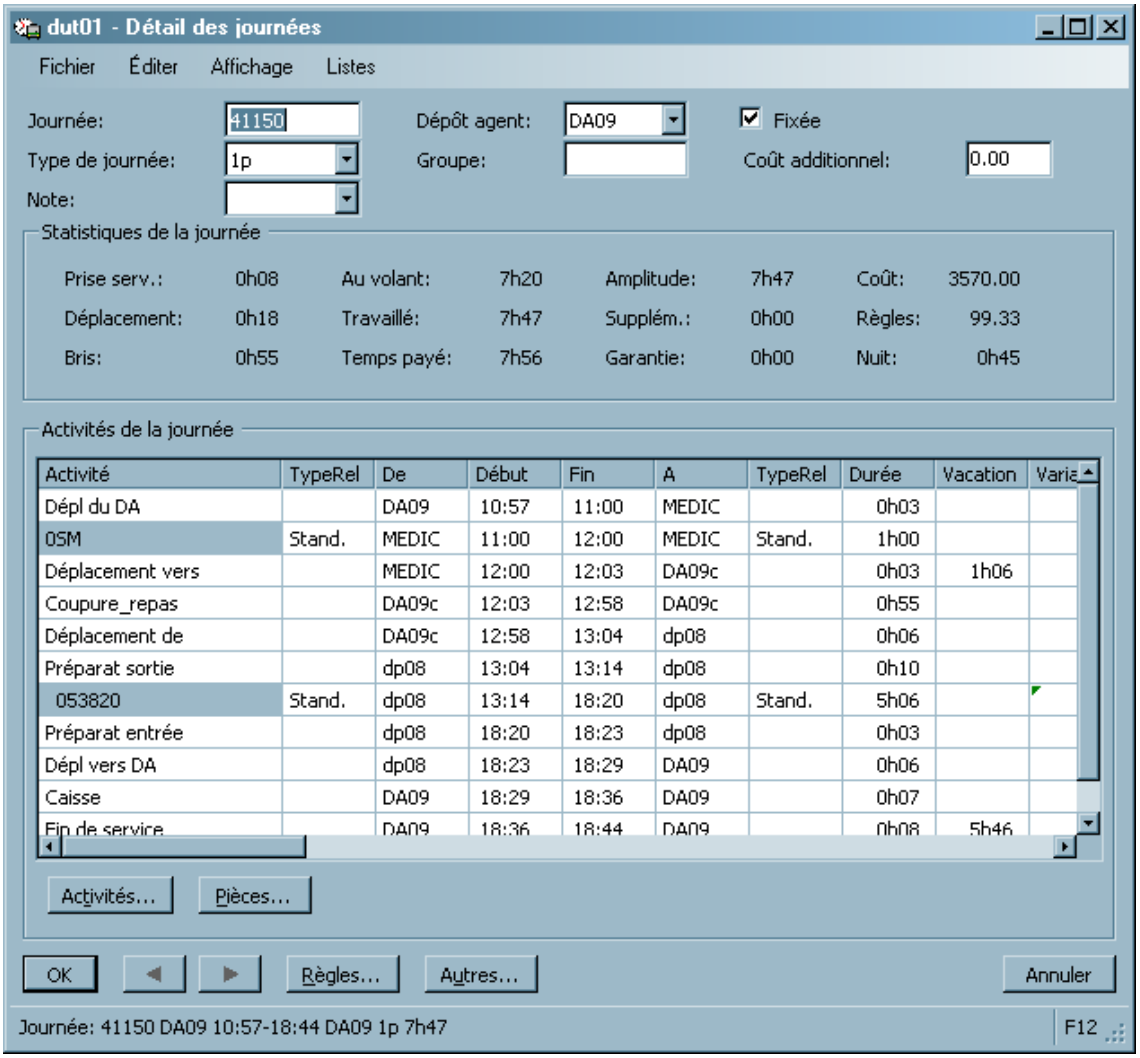

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41310
Dépôt agent: DA73
Fixée
Type de journée: 1p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 7h08
Amplitude: 8h24
Coût: 3780.00
Déplacement: 2h03
Travaillé: 8h24
Supplém.: 0h00
Règles: 9999.00
Bris: 0h54
Temps payé: 8h24
Garantie: 0h00
Nuit: 0h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Variant
Dépl du DA | | DA73 | 9:31 | 10:30 | MEDIC | | 0h59 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 10:30 | 11:30 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Déplacement vers | | MEDIC | 11:30 | 12:29 | DA73c | | 0h59 | 2h58 |
Coupure_repas | | DA73c | 12:29 | 13:18 | DA73c | | 0h49 | |
Déplacement de | | DA73c | 13:18 | 13:21 | simo14 | | 0h03 | |
Attente | | simo14 | 13:21 | 13:26 | simo14 | | 0h05 | |
014515 | Stand. | simo14 | 13:26 | 17:38 | simo13 | Stand. | 4h12 | |
Dépl vers DA | | simo13 | 17:38 | 17:40 | DA73 | | 0h02 | |
Caisse | | DA73 | 17:40 | 17:47 | DA73 | | 0h07 | |
Fin de service | | DA73 | 17:47 | 17:55 | DA73 | | 0h08 | 4h37 |
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41310 DA73 9:31-17:55 DA73 1p 8h24
F12

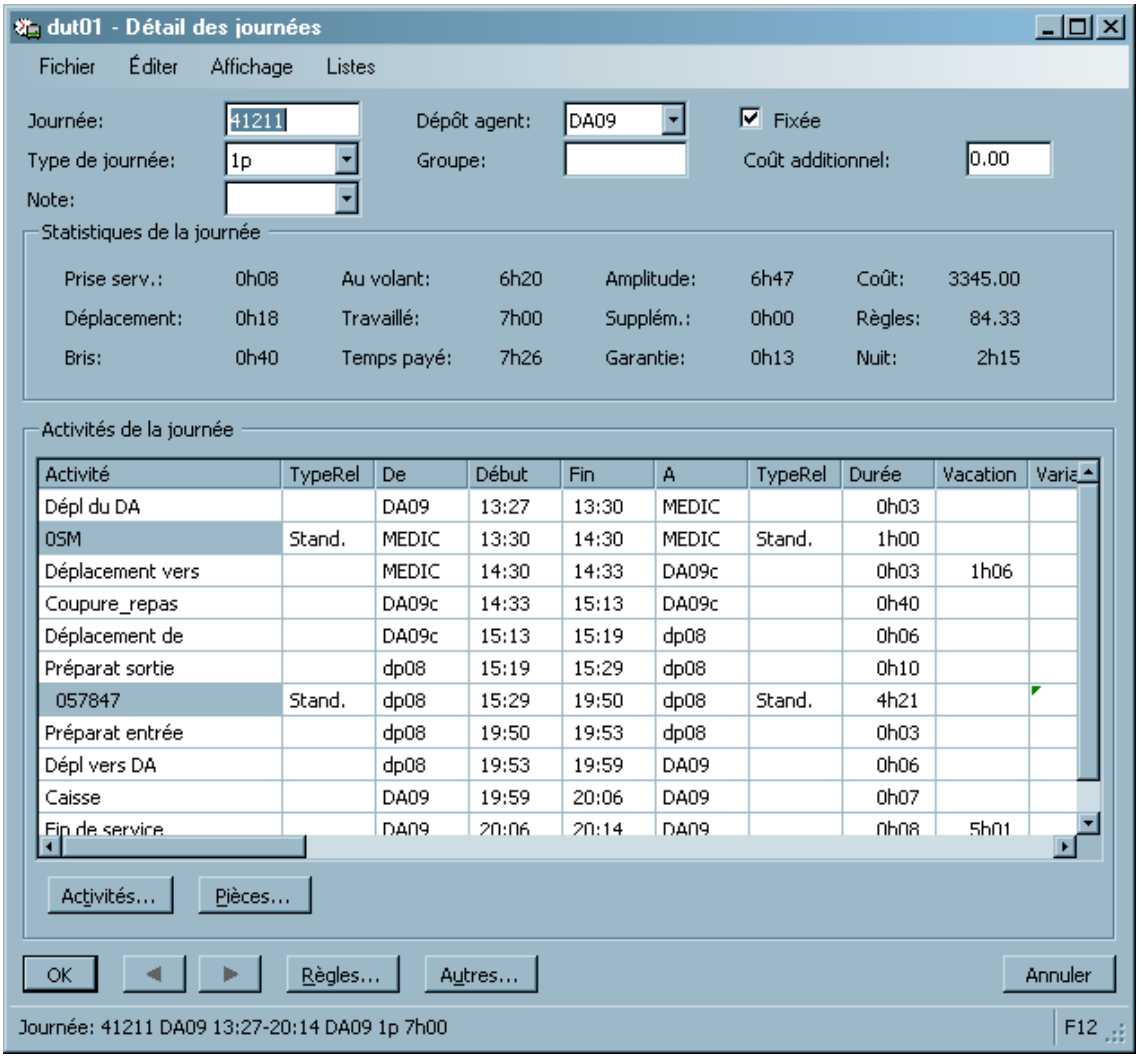

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41521
Dépôt agent: DA81
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h05
Au volant: 5h37
Amplitude: 9h58
Coût: 3829.00
Déplacement: 2h06
Travaillé: 8h00
Supplém.: 0h00
Règles: 90.33
Bris: 0h12
Temps payé: 8h31
Garantie: 0h02
Nuit: 0h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation
Prise de service | DA81 | 6:31 | 6:36 | DA81 | 0h05
Dépl du DA | DA81 | 6:36 | 6:41 | dp09 | 0h05
Préparat sortie | dp09 | 6:41 | 6:51 | dp09 | 0h10
071910 | Stand. | dp09 | 6:51 | 9:48 | delt | Stand. | 2h57
Pause | delt | 9:48 | 10:00 | delt | 0h12
071904 | Stand. | delt | 10:00 | 11:28 | delt | Stand. | 1h28
Dépl vers DA | delt | 11:28 | 11:31 | DA81 | 0h03 | 5h00
Coupure | DA81 | 11:31 | 13:31 | DA81 | 2h00
Dépl du DA | DA81 | 13:31 | 14:30 | MEDIC | 0h59
OSM | Stand. | MEDIC | 14:30 | 15:30 | MEDIC | Stand. | 1h00
Dépl vers DA | MEDIC | 15:30 | 16:29 | DA81 | 0h59 | 2h58
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41521 DA81 6:31-16:29 DA81 2p 8h00
F12

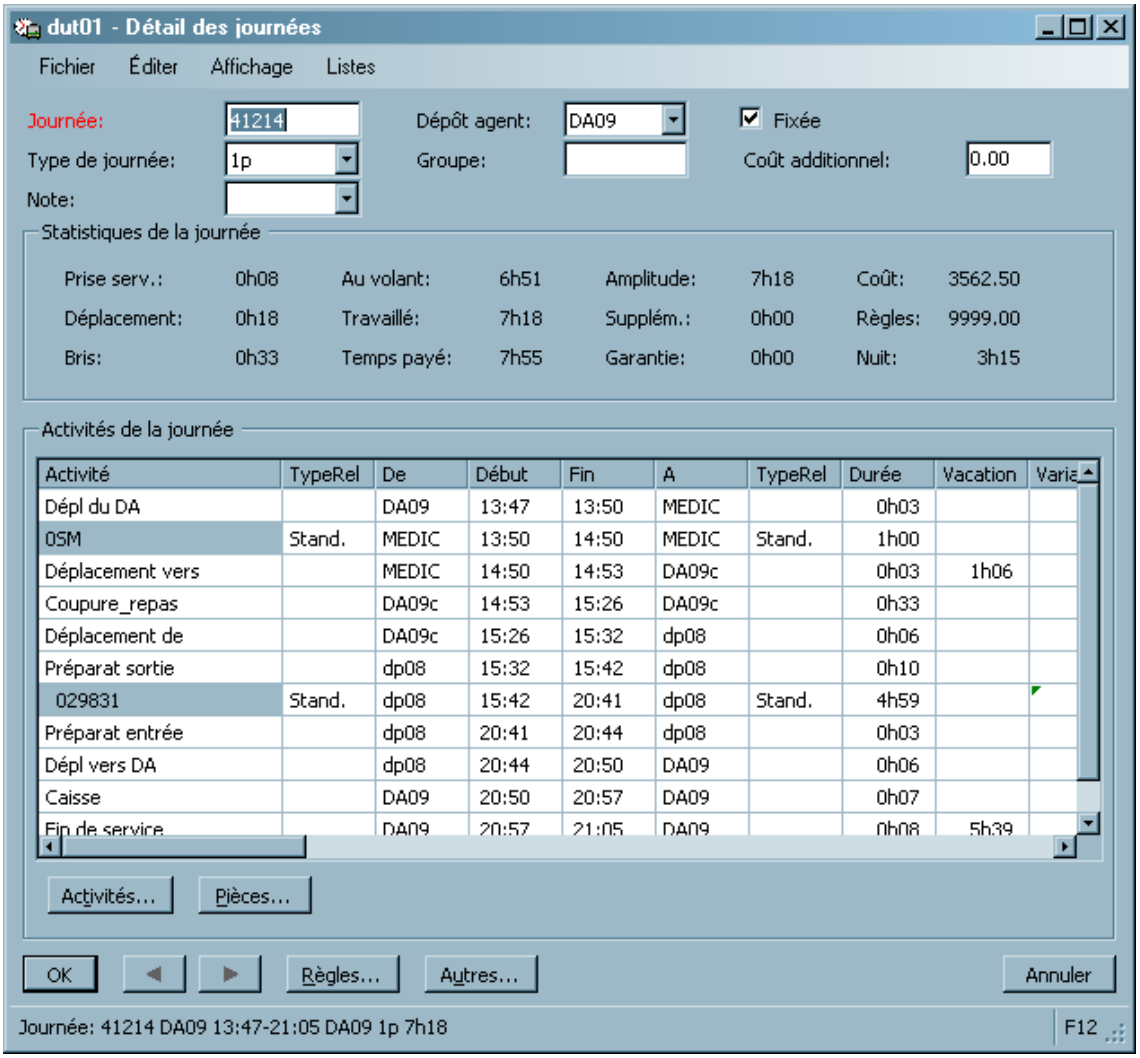

dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41543
Dépôt agent: DA81
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 5h42
Amplitude: 11h41
Coût: 4189.00
Déplacement: 2h18
Travaillé: 8h25
Supplém.: 0h00
Règles: 101.00
Bris: 0h05
Temps payé: 9h19
Garantie: 0h02
Nuit: 2h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation
Dépl du DA | | DA81 | 8:16 | 9:15 | MEDIC | | 0h59 |
OSM | Stand. | MEDIC | 9:15 | 10:15 | MEDIC | Stand. | 1h00 |
Dépl vers DA | | MEDIC | 10:15 | 11:14 | DA81 | | 0h59 | 2h58
Coupure | | DA81 | 11:14 | 14:32 | DA81 | | 3h18 |
Dépl du DA | | DA81 | 14:32 | 14:47 | xlc | | 0h15 |
Attente | | xlc | 14:47 | 14:52 | xlc | | 0h05 |
095907 | Stand. | xlc | 14:52 | 19:34 | dp09 | Stand. | 4h42 |
Préparat entrée | | dp09 | 19:34 | 19:37 | dp09 | | 0h03 |
Dépl vers DA | | dp09 | 19:37 | 19:42 | DA81 | | 0h05 |
Caisse | | DA81 | 19:42 | 19:49 | DA81 | | 0h07 |
Fin de service | | DA81 | 19:49 | 19:57 | DA81 | | 0h08 | 5h25
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41543 DA81 8:16-19:57 DA81 2p 8h25
F12


dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41205
Dépôt agent: DA82
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h05
Au volant: 5h10
Amplitude: 9h40
Coût: 3754.00
Déplacement: 2h11
Travaillé: 7h50
Supplém.: 0h00
Règles: 101.67
Bris: 0h00
Temps payé: 8h21
Garantie: 0h14
Nuit: 0h00
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Variant
Prise de service | | DA81 | 6:23 | 6:28 | DA81 | | 0h05 | |
Dépl du DA | | DA81 | 6:28 | 6:33 | dp09 | | 0h05 | |
Préparat sortie | | dp09 | 6:33 | 6:43 | dp09 | | 0h10 | |
027907 | Stand. | dp09 | 6:43 | 10:53 | merd | Stand. | 4h10 | |
Dépl vers DA | | merd | 10:53 | 10:57 | DA82 | | 0h04 | |
Déplacement vers | | DA82 | 10:57 | 11:13 | DA81 | | 0h16 | 4h50 |
Coupure | | DA81 | 11:13 | 13:17 | DA82 | | 2h04 | |
Dépl du DA | | DA82 | 13:17 | 14:10 | MEDIC | | 0h53 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 14:10 | 15:10 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Dépl vers DA | | MEDIC | 15:10 | 16:03 | DA82 | | 0h53 | 2h46 |
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41205 DA81 6:23-16:03 DA82 2p 7h50
F12


dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41212
Dépôt agent: DA82
Fixée
Type de journée: 2p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 5h45
Amplitude: 10h04
Coût: 3986.50
Déplacement: 1h53
Travaillé: 8h12
Supplém.: 0h00
Règles: 91.33
Bris: 0h05
Temps payé: 8h52
Garantie: 0h14
Nuit: 0h45
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation | Variant
Dépl du DA | | DA82 | 8:37 | 9:30 | MEDIC | | 0h53 | |
OSM | Stand. | MEDIC | 9:30 | 10:30 | MEDIC | Stand. | 1h00 | |
Dépl vers DA | | MEDIC | 10:30 | 11:23 | DA82 | | 0h53 | 2h46 |
Coupure | | DA82 | 11:23 | 13:29 | DA82 | | 2h06 | |
Dépl du DA | | DA82 | 13:29 | 13:33 | merd | | 0h04 | |
Attente | | merd | 13:33 | 13:38 | merd | | 0h05 | |
027905 | Stand. | merd | 13:38 | 18:23 | mero | Stand. | 4h45 | |
Dépl vers DA | | mero | 18:23 | 18:26 | DA82 | | 0h03 | |
Caisse | | DA82 | 18:26 | 18:33 | DA82 | | 0h07 | |
Fin de service | | DA82 | 18:33 | 18:41 | DA82 | | 0h08 | 5h12
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41212 DA82 8:37-18:41 DA82 2p 8h12
F12


dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée:
41150
Dépôt agent:
DA09
Fixée
Type de journée:
1p
Groupe:
Coût additionnel:
0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 7h20
Amplitude: 7h47
Coût: 3570.00
Déplacement: 0h18
Travaillé: 7h47
Supplém.: 0h00
Règles: 99.33
Bris: 0h55
Temps payé: 7h56
Garantie: 0h00
Nuit: 0h45
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation
Dépl du DA | | DA09 | 10:57 | 11:00 | MEDIC | | 0h03 |
OSM | Stand. | MEDIC | 11:00 | 12:00 | MEDIC | Stand. | 1h00 |
Déplacement vers | | MEDIC | 12:00 | 12:03 | DA09c | | 0h03 | 1h06
Coupure_repas | | DA09c | 12:03 | 12:58 | DA09c | | 0h55 |
Déplacement de | | DA09c | 12:58 | 13:04 | dp08 | | 0h06 |
Préparat sortie | | dp08 | 13:04 | 13:14 | dp08 | | 0h10 |
053820 | Stand. | dp08 | 13:14 | 18:20 | dp08 | Stand. | 5h06 |
Préparat entrée | | dp08 | 18:20 | 18:23 | dp08 | | 0h03 |
Dépl vers DA | | dp08 | 18:23 | 18:29 | DA09 | | 0h06 |
Caisse | | DA09 | 18:29 | 18:36 | DA09 | | 0h07 |
Fin de service | | DA09 | 18:36 | 18:44 | DA09 | | 0h08 | 5h46
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41150 DA09 10:57-18:44 DA09 1p 7h47
F12


dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée: 41211
Dépôt agent: DA09
Fixée
Type de journée: 1p
Groupe:
Coût additionnel: 0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 6h20
Amplitude: 6h47
Coût: 3345.00
Déplacement: 0h18
Travaillé: 7h00
Supplém.: 0h00
Règles: 84.33
Bris: 0h40
Temps payé: 7h26
Garantie: 0h13
Nuit: 2h15
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation
Dépl du DA | | DA09 | 13:27 | 13:30 | MEDIC | | 0h03 |
OSM | Stand. | MEDIC | 13:30 | 14:30 | MEDIC | Stand. | 1h00 |
Déplacement vers | | MEDIC | 14:30 | 14:33 | DA09c | | 0h03 | 1h06
Coupure_repas | | DA09c | 14:33 | 15:13 | DA09c | | 0h40 |
Déplacement de | | DA09c | 15:13 | 15:19 | dp08 | | 0h06 |
Préparat sortie | | dp08 | 15:19 | 15:29 | dp08 | | 0h10 |
057847 | Stand. | dp08 | 15:29 | 19:50 | dp08 | Stand. | 4h21 |
Préparat entrée | | dp08 | 19:50 | 19:53 | dp08 | | 0h03 |
Dépl vers DA | | dp08 | 19:53 | 19:59 | DA09 | | 0h06 |
Caisse | | DA09 | 19:59 | 20:06 | DA09 | | 0h07 |
Fin de service | | DA09 | 20:06 | 20:14 | DA09 | | 0h08 | 5h01
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41211 DA09 13:27-20:14 DA09 1p 7h00
F12


dut01 - Détail des journées
Fichier
Éditer
Affichage
Listes
Journée:
41214
Dépôt agent:
DA09
Fixée
Type de journée:
1p
Groupe:
Coût additionnel:
0.00
Note:
Statistiques de la journée
Prise serv.: 0h08
Au volant: 6h51
Amplitude: 7h18
Coût: 3562.50
Déplacement: 0h18
Travaillé: 7h18
Supplém.: 0h00
Règles: 9999.00
Bris: 0h33
Temps payé: 7h55
Garantie: 0h00
Nuit: 3h15
Activités de la journée
Activité | TypeRel | De | Début | Fin | A | TypeRel | Durée | Vacation
Dépl du DA | | DA09 | 13:47 | 13:50 | MEDIC | | 0h03 |
OSM | Stand. | MEDIC | 13:50 | 14:50 | MEDIC | Stand. | 1h00 |
Déplacement vers | | MEDIC | 14:50 | 14:53 | DA09c | | 0h03 | 1h06
Coupure_repas | | DA09c | 14:53 | 15:26 | DA09c | | 0h33 |
Déplacement de | | DA09c | 15:26 | 15:32 | dp08 | | 0h06 |
Préparat sortie | | dp08 | 15:32 | 15:42 | dp08 | | 0h10 |
029831 | Stand. | dp08 | 15:42 | 20:41 | dp08 | Stand. | 4h59 |
Préparat entrée | | dp08 | 20:41 | 20:44 | dp08 | | 0h03 |
Dépl vers DA | | dp08 | 20:44 | 20:50 | DA09 | | 0h06 |
Caisse | | DA09 | 20:50 | 20:57 | DA09 | | 0h07 |
Fin de service | | DA09 | 20:57 | 21:05 | DA09 | | 0h08 | 5h39
Activités...
Pièces...
OK
Règles...
Autres...
Annuler
Journée: 41214 DA09 13:47-21:05 DA09 1p 7h18
F12